SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 33 (217)

8 – 15 SIERPNIA 1950



SCHODY ◆ KLIN ◆ KOLUMNA ◆ ŁAWA

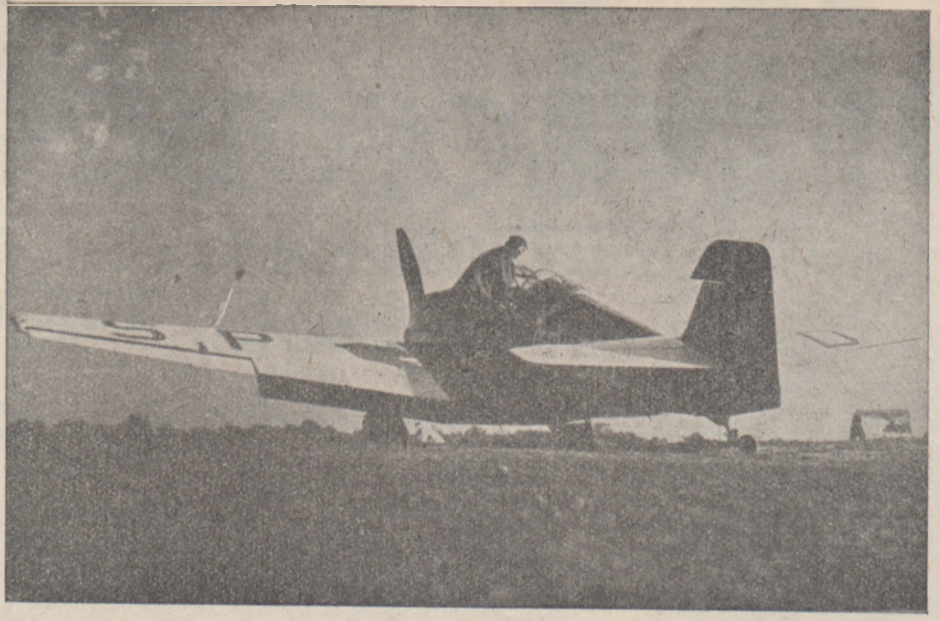


Foto: WAF

JESZCZE chyba nigdy lotnisko Aeroklubu Warszawskiego nie tętniło takim życiem lotniczym, jak obecnie, na kilkanaście dni przed Świętem Lotnictwa.

Dziesiątki samolotów, a jeszcze więcej pilotów ze wszystkich Aeroklubów Ligi Lotniczej spotkało się tutaj na wielkim obozie treningowym. Zadaniem obozu jest doskonalący kurs lotów w szykach, które lotnictwo sportowe demonstrować będzie w ramach pokazów Centralnego Obchodu Święta Lotnictwa w Warszawie, w dniu 20 sierpnia br.

Pokazy lotnicze w dniu Święta Lotnictwa będą nosiły nie tylko charakter egzaminu dla naszych młodych pilotów sportowych, jeśli chodzi o stan wyszkolenia. W dniu Święta Lotnictwa lotnicy nasi podkreślą demokratyczny, ludowy charakter swych szeregów, swój nierozerwalny związek z pracą i życiem mas pracujących Polski Ludowej, mobilizujących swe siły do walki o wykonanie Planu Sześcioletniego.

Nad lotniskiem aż czarno od maszyn. Po szerokim kręgu chodzą harmonijnie grupy samolotów od pary — do dziewiątki, od klina do ławy, od schodów — do kolumny. Na starcie ruch. Bez przerwy jedne samoloty lądują, drugie startują, inne ustawiają się do startu grupowego. Kierownik lotów musi wykazać nie byle jaką orientację i znajomość przedmiotu, żeby trening szedł szybko, sprawnie i z zachowaniem całkowitego bezpieczeństwa.

W kwadracie przystartowym rojno i wesoło. Piloci obserwują kolegów w powietrzu, opiniują ich błędy i dzielą się spostrzeżeniami ze swych poprzednich lotów. Namiętne dyskusje, ilustrowane żywą gestykulacją dłoni, które w takich rozmowach zamieniają się w doskonale sterowne maszyny, są wspaniałymi powtórkami wszystkich uwag i zleceń teoretycznych, dawanych przez instruktorów na odprawach przed — i po lotowych.

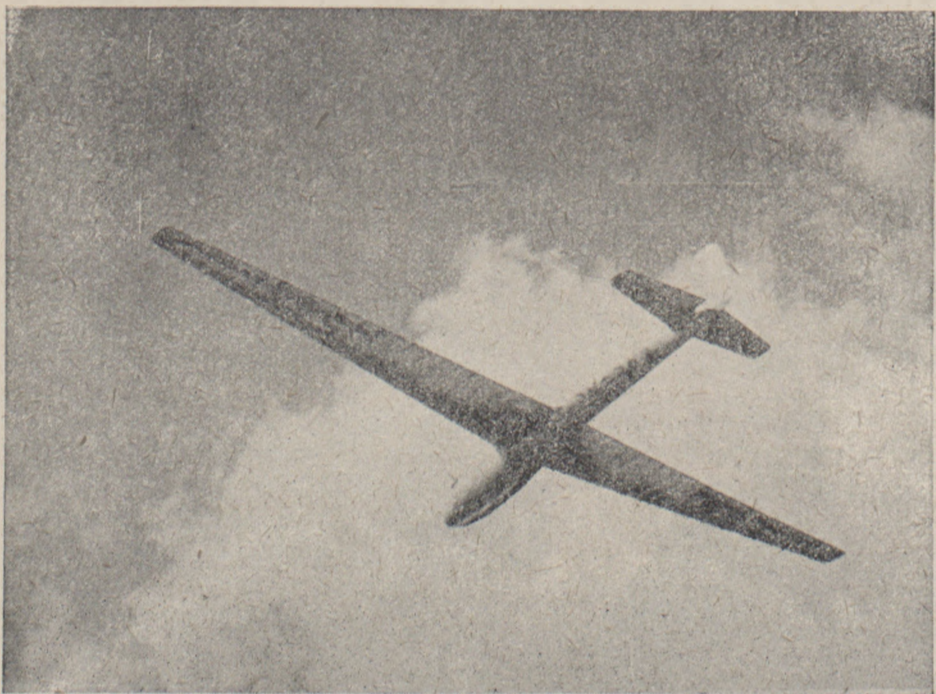
A odpraw i wykładów teoretycznych nie brak. Są częste, obszerne i wyczerpujące i to jest ich największą zaletą, bo od przygotowania naziemnego, od szczegółowego omówienia każdego elementu i każdej fazy lotu w szyku, zależy wykonanie zadania w powietrzu. A nawet starsi i doświadczeni piloci przyznają szczerze, że latanie w szykach skomplikowanych nie jest sprawą łatwą i wymaga od pilota oprócz doskonałego opanowania samolotu, jeszcze ogromnego skupienia uwagi oraz szybkiej i bezbłędnej decyzji.

Startuje grupa złożona z pięciu samolotów. Ustawione w „schody w prawo" maszyny toczą się coraz szybciej po lotnisku i równo wychodzą w powietrze. Po pierwszym zakręcie prowadzący umówionym znakiem zmienia szyk w kolumnę, potem w klin i wreszcie w ławę. Odległości i odstępy pomiędzy samolotami muszą być zachowane co do metra. Po jednym okrążeniu i kolejnych zmianach szyku prowadzenie obejmuje drugi pilot, potem trzeci, czwarty itd. aż do bezbłędnego opanowania lotu na każdej pozycji. Nauka jest trudna i wyczerpująca, ale za to jaką przyjemnością i satysfakcją słucha się gdy instruktor w omówieniu ćwiczenia stwierdza, że lot był bezbłędny.

Pomimo intensywnego treningu, a właściwie dzięki intensywności latania, humory w grupie dopisują No, bo cóż może być milszego dla pilota, jak właśnie coraz wyższe doskonalenie swych umiejętności, a z nim związane — latanie.

Toteż koncepty sypią się jak z rękawa. Gazetka startowa, rozpostarta wygodnie na specjalnym pulpicie powiększa stale swoją objętość. Jedni piszą, drudzy czytają im już przez ramię, po to, żeby w chwilę potem złapać za ołówek i rzucić na papier swoje spostrzeżenia i uwagi, wywołujące nierzadko salwy śmiechu kolegów. **T. R.**

Foto: WAF



SPOTKAMY SIĘ NA ŚWIĘCIE LOTNICTWA

JERZY ZARĘBSKI

JUŻ niedługo Święto Lotnictwa! Lotnicza brać żyje w niezwykłym podnieceniu, trwają ostatnie szczegółowe przygotowania do uroczystości, obchodów i pokazów. Święto tegoroczne ma przecież zaćmić swymi rozmiarami i rozmachem wszystkie dotychczasowe święta lotnicze.

Rzeczywiście, jeden rzut oka na program pokazów lotniczych centralnej uroczystości w Warszawie wskazuje na to, że wielotysięczna masa zgromadzonej na lotnisku warszawskim ludności przez 3 przeszło godziny będzie świadkami czegoś o czym długo będzie się wspominać.

Począwszy od godziny 15-ej, aż do 18-ej mieszkańcy Warszawy i tysiące osób przyjezdnych bez przerwy podziwiać będą wspaniałe pokazy lotnictwa wojskowego, lotnictwa sportowego, modelarskie i spadochronowe. Świat pracy robotniczej Warszawy ujrzy w całej okazałości jak wielkie postępy poczynili na polu wyszkolenia młodzi piloci lotnictwa wojskowego, szybownicy i piloci silnikowi Ligi Lotniczej. Będzie co oglądać: pokazy opanowania techniki pilotażu na samolotach szkolnych i myśliwskich, demonstracja bojowego wyszkolenia — walka myśliwców, loty nurkowe bombowców czy pokaz działania szturmowców, potem indywidualne i grupowe skoki spadochroniarzy, indywidualne i zespołowe akrobacje szybowców, loty i akrobacje modeli lotniczych. Wiele, wiele — nie wyliczając bynajmniej do końca — niezwykłych dla oka „zwykłego" widza atrakcji.

Święto Lotnictwa w roku bieżącym ma szczególnie doniosły charakter. Odbywać się ono będzie pod hasłem, które ogarnęło dziś wszystkich na świecie ludzi nienawidzących wojny i miłujących pokój i twórczą pracę, pod hasłem: W obronie pokoju!

Naród polski wraz ze wszystkimi ludźmi postępu całego świata, na czele których stoi Związek Radziecki, szczerze pragnie prawdziwego, trwałego pokoju. W pragnieniach swych i uczuciach łączymy się dziś ściśle z całym obozem postępowych ludzi, dla których słowo pokój nie jest przykrywką do podżegań wojennych i zaborczych dążeń, lecz wyrazem najszczerszych przekonań..

Wiemy, że obok ogromnej masy szczerych zwolenników pokoju istnieje na świecie nieliczna grupa imperialistycznych podżegaczy wojennych — wielkich kapitalistów, przemysłowców, ludzi, którzy na wojnie się bogacą i w wojnie widzą jedyny swój ratunek, ludzi — dążących wszelkimi siłami do zburzenia pokoju i zrujnowania szczęścia człowieka pracy. Przed skutkami działalności tych zbrodniarzy — trzeba się bronić.

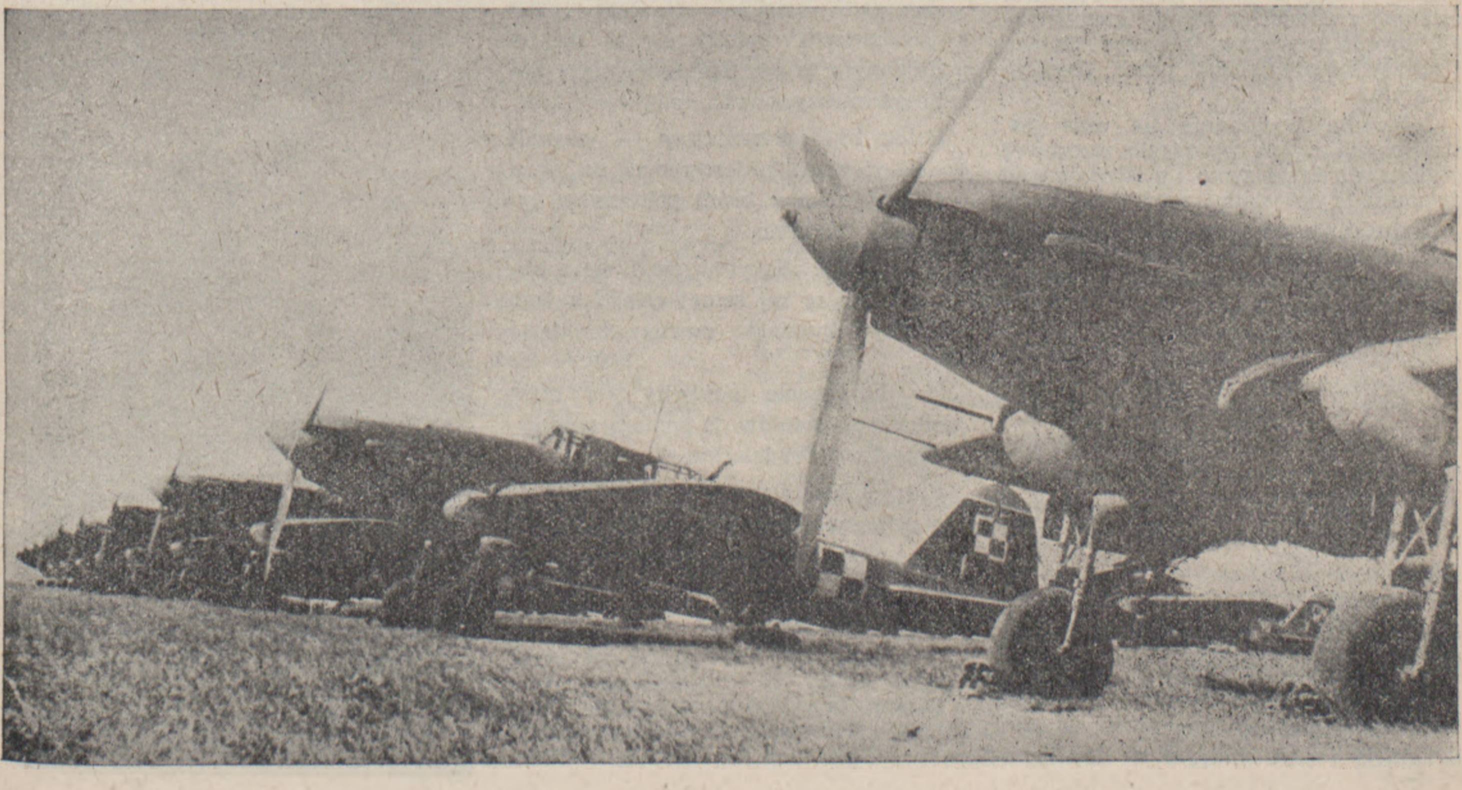
Amerykańscy i inni podżegacze wojenni — to ludzie, którzy respekt czują tylko przed siłą. Niedaleko zresztą w tym względzie odbiegli od swych hitlerowskich poprzedników. Zaporą nie do przebycia jest dla nich potężna, niezłomna wola wolnych narodów świata, będących w mocy skutecznie bronić pokoju.

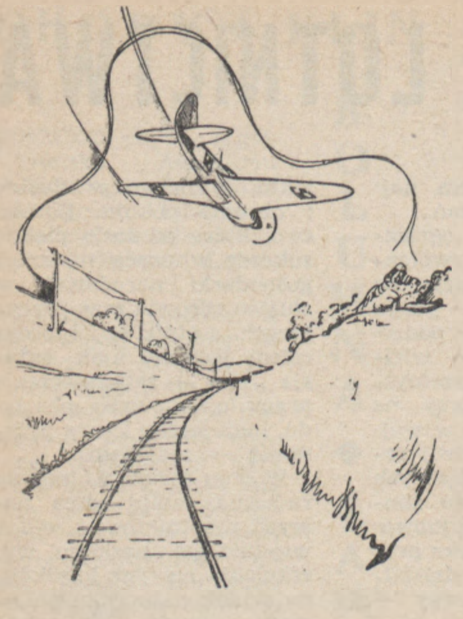
Święto Lotnictwa Polskiego będzie dobitnym podkreśleniem faktu, że naród nasz kroczy w pierwszym szeregu bojowników o pokój. W dniu 20 sierpnia zademonstrujemy światu imperialistów, że nasze lotnictwo — to przede wszystkim lotnictwo w służbie i obronie pokoju. Lotnictwo, które odniosło piękne sukcesy w pracy na rzecz gospodarki narodowej, w służbie zdrowia mas pracujących. Lotnictwo, którego celem jest nie atak, agresja , lecz — zabezpieczenie pracy milionowych mas ludu, budującego lepszą przyszłość — socjalizm.

W dniu Święta Lotnictwa radośnie zabiją serca naszych robotników na widok wspaniałego poziomu wyszkolenia naszych lotników, na widok najnowocześniejszego sprzętu lotniczego, kierowanego sprawnymi dłońmi robotniczych i chłopskich synów. Bo Święto Lotnictwa — to okazja do zamanifestowania wielkiej miłości, jaką naród polski darzy swych skrzydlatych obrońców, dokument nierozerwalnej łączności, jaka istnieje między lotnictwem a ludem polskim.

Dlatego też — spotkajmy się wszyscy na Święcie Lotnictwa! Dajmy wyraz naszej radości na widok naszej młodej, wciąż rosnącej i potężniejącej armii powietrznej. Zaakcentujmy naszą dumę z posiadania lotnictwa, które jest jednym z ważnych czynników obrony pokoju.

Foto: WAF





U PROGU ZWYCIĘSTWA

JERZY KONIECZNY

Fragment z książki pt. „Na Zwycięskim Szlaku", która ukaże się niebawem na półkach księgarskich nakładem Wyd. MON „Prasa Wojskowa".

Po sforsowaniu Odry I Armia WP przerwała pas silnych umocnień nieprzyjaciela na zachodnim brzegu rzeki. Wojska nasze osiągnęły front na wysokości Friedrichstal — Oranienburg — Betzow, mając za zadanie, w wyniku dalszego natarcia, wyjść następnie na Łabę. I Armia WP miała osłaniać prawe skrzydło wojsk szturmujących Berlin.

Pierścien wokół stolicy Rzeszy zaciskał się coraz bardziej. Dowództwo hitlerowskie usiłowało za wszelką cenę utrzymać stolicę w swoich rękach. Faszyści rzucili do walki resztki swych najlepszych dywizji. Miasto zmieniło się w twierdzę.

I Armia WP, wchodząca w skład I Frontu Białoruskiego, obeszła stolicę hitlerowską od północy, spiesząc ku zachodowi za cofającym się wrogiem. Lotnictwo polskie wspierające bezpośrednio działania bojowe I Armii WP otrzymało następujące zadania: przeprowadzać rozpoznanie wojsk i pozycji nieprzyjaciela w pasie natarcia Armii, osłaniać z powietrza rejony koncentracji, bronić przepraw, niszczyć wojska i sprzęt nieprzyjaciela przed frontem natarcia.

Całkowite wykonanie na czas postawionych zadań wymagało wzorowej organizacji dowodzenia i ścisłego współdziałania z wojskami naziemnymi.

Bezustannie rosnąc w siły lotnictwo polskie w końcu kwietnia 1945 roku było już zdolne do wykonania trudnych i poważnych zadań

„Warszawa" wzięła kurs na Berlin.

•

Na szosie sunęły wężem hitlerowskie czołgi. Wyglądały z góry jak czarne, niezgrabne robaki, które spłoszone, nie były zdecydowane gdzie się schować.

Por. Lisiecki lecąc na „Jaku" nad szturmowcami z emocją obserwował ten interesujący widok.

W tej samej chwili „Iły" przystąpiły do akcji — zaczęły nurkować. Głuche detonacje i wybuchające w dole płomienie ognia świadczyły, że bombardowanie było skuteczne.

Nagle maszynę Lisieckiego podrzuciło gwałtownie. Szybko wyrównał i spojrzał na ziemię. Z dołu pociski artylerii przeciwlotniczej waliły tak gęsto, iż zdawało się, że rozniosą polskie samoloty.

„Iły" znajdowały się w ciągłej akcji Myśliwce „Warszawy" krążyły nad nimi czynnie, gotowe w każdej chwili do odparcia ataku ze strony samolotów hitlerowskich.

Ostatni atak szturmowców — runda i pika, kiedy Lisiecki zauważył nadlatujące im naprzeciw od zachodu cztery „Junkersy".

Szybkość decyzji. Błyskawiczny atak na pierwszego z brzegu hitlerowca. Wiedząc, że ciężki „Ju" nie zdolny był do szybszego manewru, zadarł maszynę w górę, by spaść faszyście na ogon. Ostrym wirażem zaleciał Lisiecki z prawej.

Tamci spostrzegli ten manewr — próbowali się wycofać. Tak się jednak Lisieckiemu tylko wydawało.

Hitlerowskie samoloty rozeszły się i niespodziewanie zaatakowały nasze myśliwce błyskawicznym wypadem z chmur.

Lisiecki zobaczył tuż koło siebie czarny krzyż na kadłubie maszyny.

Zawrzała zacięta walka. „Jak" z „Junkersem" splotły się w dzikim podniebnym tańcu. Terkotały serie karabinów maszynowych.

Polak był sprawniejszy — wyszedł do góry, siadł hitlerowcowi na ogon i siekł ogniem z broni pokładowej po czarnym kadłubie.

Hitlerowiec zdążył wyrwać się z obstrzału, ale w tej samej chwili z jego maszyny buchnął czarny kłębiasty dym...

Na horyzoncie pojawiły się małe punkciki samolotów. Z pomocą spieszyły myśliwce radzieckie.

Faszystowskie maszyny wycofały się nie przyjmując dalszej walki.

Dwa polskie myśliwce dołączyły do grupy szturmowców.

Wracali do bazy..

•

18 kwietnia 1945 r. myśliwce „Warszawy" stoczyły pięć walk powietrznych z Me-109 i FW-190 napotkanymi w rejonie celów. Przy pierwszej próbie ataku hitlerowcy zwykle uciekali.

Następnego dnia, tj. 19 kwietnia 1945 roku wieczorem po dniu wytężonej pracy, w którym na każdego pilota przypadły przeciętnie po cztery loty bojowe, kronikarz Pułku zapisał:

„Nasi piloci w 7 spotkaniach powietrznych zetknęli się z 28 FW-190 i 2 Me-109. Przeciwnik latając grupami po 2, 4 i 6 maszyn, stosował metodę ataku przez zaskoczenie, wychodząc nagle z chmur. Stoczone 6 walk, w których strącono 4 FW-190, nie ponosząc żadnych strat. Szczęśliwymi strzelcami byli: ppor. Kalinowski, kpt. Bojow, ppor. Kozak i por. Szyrokun."

Następne dni nie przyniosły „Warszawiakom" wcale odprężenia, przeciwnie obfitowały w ciężkie i jeszcze bardziej zacięte walki.

W jednym z tych dni młodzi polscy piloci myśliwscy osłaniając wyprawę szturmową „Iłów" byli świadkami setnego — jubileuszowego lotu bojowego radzieckiego oficera — instruktora z 3-go Pułku Kremarczuka, który większość z nich wykonał w służbie naszego Odrodzonego Lotnictwa w walce o wolność Polski.



LOTNICTWO LUDOWEJ KOREI ZWYCIĘŻA

ANTONI MICHALAK, płk

DZIEJĄ SIĘ dziwne rzeczy na świecie, ale tego jeszcze nie było.

Przeszło miesiąc temu lud pracujący Korei stanął do walki z najeźdźcami amerykańskimi w obronie swego prawa do samostanowienia, wolności i niepodległości swej ojczyzny. Lud koreański, nie bacząc na potęgę gospodarczą, technikę wojenną oraz potężne lotnictwo Stanów Zjednoczonych, walczy mężnie i odnosi wspaniałe zwycięstwa nad imperialistycznymi agresorami i prowokatorami.

Imperializm amerykański poniósł w Korei sromotną klęskę. Strach i wściekłość opanowały burżuazję amerykańską. Autorytet USA w świecie ciągle upada.

Żołnierze amerykańscy, choć pierwszorzędnie uzbrojeni, źle się biją, bo prowadzą wojnę niesprawiedliwą, bo biją się za brudną sprawę milionerów z Wall-Street.

Koreańczycy nie ulękli się różnych rozreklamowanych cudów amerykańskiej techniki wojennej, nie upadli na kolana przed „supernowoczesnymi" środkami walki: „latającymi twierdzami", ciężkimi czołgami i samolotami odrzutowymi.

Młoda Ludowa Armia Koreańska obaliła mit nowej „rasy panów" o niezwyciężonej jedności amerykańskiej oraz jeszcze raz legendę o „wojnie błyskawicznej".

Zgodnie z amerykańską doktryną wojenną, lotnictwo jako główny rodzaj broni miało zadecydować o szybkim zakończeniu działań wojennych w Korei. Amerykanie zaangażowali w Korei 25% swego lotnictwa, które jednak nie daje sobie rady na froncie i nie umie współpracować z armią lądową. Wojska amerykańskie dostają tęgie „lanie" i uciekają przez oddziałami północno-koreańskimi na coraz to nowe „z góry uplanowane pozycje". (Czyż to nie przypomina nam znanych komunikatów frontowych z II wojny światowej?)

Nad spokojnymi miastami i wioskami Korei latają amerykańskie bombowce. Mszcząc się za swoje niepowodzenia na froncie, imperialistyczni piraci powietrzni zamieniają w ruiny domy, fabryki, szpitale i szkoły Korei. Leje się niewinna krew kobiet i dzieci, giną Koreańczycy broniący wolności i niepodległości swej ojczyzny.

Z imperialistycznymi rozbójnikami walczą z powodzeniem lotnicy koreańscy dający niezwykłe przykłady ofiarnej wytrwałości i heroizmu.

Lotnictwo walczy wszędzie: nad polem boju wspomaga swoje wojska lądowe, niszczy magazyny, składy wojenne, komunikację i transport wroga, broni nieba koreańskiego przed bandyckimi nalotami amerykańskich bombowców, niszczy żywą siłę i technikę wroga, skutecznie walczy w powietrzu z przeważającymi siłami powietrznymi najeźdźców imperialistycznych.

Nieśmiertelną sławą okrył się dnia 19 lipca „bohater Ludowo-Demokratycznej Republiki Koreańskiej" Kim-Hi-Okim, który z grupą lotników stoczył walkę powietrzną z przeważającymi siłami wrogiego lotnictwa. Grupa ta zestrzeliła pięć amerykańskich samolotów, w tej liczbie bombowce czterosilnikowe „B — 29".

Nie ma dnia, by lotnicy koreańscy nie zestrzelili amerykańskich samolotów. I co ciekawe, że duży odsetek spośród zestrzelonych samolotów stanowią wychwalane jako ostatnie słowo techniki lotniczej USA — bombowce czterosilnikowe B-29, tzw. „latające twierdze".

I tak np.: dnia 28.VI lotnictwo koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej zniszczyło w walkach powietrznych oraz na lotniskach npla 12 samolotów w tej liczbie 5 bombowców „latających twierdz" — „B-29".

Dnia 30 czerwca lotnictwo ludowe dokonało nalotu na lotnisko Suwon i zniszczyło dwa bombowce oraz siedem myśliwców wroga.

Eskadra samolotów myśliwskich prowadziła walki powietrzne z bombowcami amerykańskimi, które usiłowały bombardować wyzwolone miasto Kaisen. W toku walk strącono dwa bombowce npla.

Dnia 2 lipca agencja „Associated Press" doniosła, że amerykańskie siły lotnicze w toku walk powietrznych straciły dwa myśliwce odrzutowe „F-80" oraz jeden bombowiec „B-26".

W dniach 9 i 10 lipca w czasie walk powietrznych w rejonie Czeman — Czocziwon lotnictwo amerykańskie i australijskie straciło 26 samolotów w tej liczbie 5 samolotów typu „B-29" („latająca twierdza").

Można by dalej przytaczać dane cyfrowe o stratach lotnictwa amerykańskiego, ale garść tych przykładów wystarczy dla wyrobienia sobie poglądu o lotnictwie amerykańskim i młodym Ludowym Lotnictwie Koreańskim.

Przebieg działań wojennych na Korei wykazuje że lotnictwo amerykańskie, w którym tyle nadziei pokładali amerykańscy naśladowcy Hitlera — marzący o światowym imperium amerykańskim — nie jest zdolne do prowadzenia walk nad polem boju, w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi, że zbyt często bombarduje ono własne wojska, (zresztą zgodnie z amerykańską taktyką lotniczą, która przewiduje, że przy silnej obronie przeciwlotniczej lotnictwo bombowe bombarduje z dużej wysokości nie poszczególne „cele", lecz „rejon" celu lub też samoloty wyrzucają bomby w „krajobraz").

Na polach Korei bankrutują teorie i doktryny wojenne amerykańskich autorytetów wojskowych.

Jeszcze raz się potwierdza, że lotnictwo nie jest czynnikiem decydującym w wojnie, lecz może tylko przyśpieszyć wynik bitwy czy wojny. Lotnictwo nie jest jednak zdolne do jej samodzielnego rozstrzygnięcia.

Aby rostrzygnąć losy wojny, trzeba zniszczyć żywą siłę przeciwnika, trzeba zdobyć i okupować jego terytorium. To zadanie może być wykonane tylko przez wojska lądowe przy ścisłym współdziałaniu i pomocy lotnictwa i marynarki wojennej. To się jednak nie zgadza z teoriami generałów amerykańskich o decydującej roli lotnictwa w wojnie. I dlatego strategia socjalistyczna odnosi zwycięstwo nad strategią tępogłowych anglosaskich podżegaczy wojennych.

Wojna w Korei otrzeźwiła już niejednego polityka i wojskowego bloku imperialistycznego.

Jednocześnie zwycięstwa narodu koreańskiego zagrzewają do walki wyzwoleńczej narody uciskane, jęczące w jarzmie niewoli imperialistycznej.

Łapy imperialistów będą odcięte w Korei!



Ludność bombardowanego przez piratów amerykańskich miasta Phenjan wytrwale usuwa ślady zniszczenia, dając przykład patriotyzmu i zdyscyplinowania.

ZSRR

LUDOWI LOTNICY

POTĘPIAJĄ ZBRODNIE AMERYKAŃSKICH IMPERIALISTÓW

Imperialiści amerykańscy w swej agresji przeciwko walczącemu o wolność narodowi koreańskiemu nie cofają się przed popełnianiem największych zbrodni. Wszystkimi uczciwymi ludźmi na całym świecie wstrząsnęła wiadomość o bestialskich nalotach amerykańskich piratów powietrznych przeciwko cywilnej ludności koreańskiej.

Opublikowane fakty świadczą najdobitniej o zdziczeniu wysługującym się imperialistom lotników amerykańskich. Świadczą o tym, że imperializm amerykański nie cofa się przed największymi bestialstwami, dążąc do ujarzmienia wolnego narodu koreańskiego, cynicznie nadużywając flagi ONZ.

Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w imieniu 600-tysięcznej rzeszy członków stowarzyszenia dołącza swój głos do ogarniającej cały świat fali protestów i oburzenia z powodu zbrodni dokonywanych przez amerykańskich napastników na Korei. Polscy piloci sportowi wychowani w duchu umiłowania wolności, gotowi oddać wszystkie swoje siły w służbie i obronie pokoju, potępiają amerykańskich piratów powietrznych, sługusów imperialistycznych agresorów amerykańskich.

Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej wzywa wszystkich pilotów silnikowych i szybowcowych, spadochroniarzy i modelarzy lotniczych do jeszcze większego wzmożenia swych wysiłków w realizacji zadań, stojących przed naszą organizacją. Przekroczeniem planów lotów, wzmacnianiem dyscypliny lotniczej, podniesieniem poziomu wyszkolenia, spełnianiem usług dla gospodarki narodowej wniesiemy swój wkład w realizację Planu 6-letniego, zadokumentujemy niezłomną wolę walki o pokój w potężnym, światowym froncie postępu, któremu przewodzi niezwyciężony Związek Radziecki.

Piloci, szybownicy, spadochroniarze, modelarze i członkowie Ligi Lotniczej! Podejmujcie masowe, nowe zobowiązania lepszej i wydajniejszej pracy w aeroklubach, szkołach, modelarniach i kołach Ligi Lotniczej. Zadokumentujcie tym swój gorący protest przeciwko zbrodniom amerykańskich napastników, zadokumentujcie swoją niezłomną solidarność z walczącym o swoje wyzwolenie narodem koreańskim i całym światowym obozem pokoju. Włączajcie się aktywnie w ruch polskich obrońców pokoju, przy gotowujących się do Pierwszego Krajowego Kongresu Pokoju!

Lotnictwo nasze wyrosło z ludu i niezłomnie służy sprawie ludu. Nigdy nie stanie się ono narzędziem agresji, narzędziem wojny zaborczej. Ludowi lotnicy kroczyć będą w pierwszych szeregach niezwyciężonego obozu pokoju!

Z FRONTU WALK NARODU KOREAŃSKIEGO

Natchniona niezłomną wolą zrzucenia obcego jarzma koreańska armia ludowa bohatersko walczy z wojskami amerykańskich imperialistów i zdradzieckiego „rządu" południowo-koreańskiego. Tajemnica wspaniałych zwycięstw koreańskiej armii ludowej odnoszonych nad amerykańskimi agresorami, leży w głębokim umiłowaniu wolności i sprawiedliwości, które cechuje cały naród koreański. Bohaterstwo, wysoki poziom ideologiczny i ofiarność żołnierzy armii ludowo-demokratycznej stoi w jaskrawym kontraście ze zniechęceniem i niezrozumieniem sensu walki, które występuje wśród żołnierzy amerykańskich. Imperialiści amerykańscy, podżegacze wojenni — zapomnieli, że naród walczący o swoją wolność ojczyzny zawsze odniesie ostateczne zwycięstwo.

1 SIERPNIA. Wojska północno-koreańskie prowadzą skoordynowane natarcie w centrum frontu i na skrzydłach. Wyzwolono miasto Czindżu, ważny punkt węzłowy na wybrzeżu południowym, położony na drodze do amerykańskiej bazy zaopatrzeniowej Fusan. Dzięki skutecznej akcji lotnictwa armii ludowej, rozproszono formację 7-miu bombowców amerykańskich, która usiłowała dokonać nalotu na Phenjan.

2 SIERPNIA. Korespondenci angielscy donoszą, że czołówki pancernych oddziałów północno-koreańskich dotarły w okolice miasta Masan, położonego około 50 km od Fusan. Komunikat sztabu Mac Arthura stwierdza, że wojska amerykańskie i południowo-koreańskie cofnęły się „na z góry upatrzone pozycje". Formacje bombowców amerykańskich dokonały niszczycielskich nalotów na miasta Korei północnej zrzucając przeszło 400 ton bomb burzących i zapalających. Ludność cywilna poniosła duże straty.

3 SIERPNIA. Zacięte walki z wojskami amerykańskimi na wszystkich odcinkach frontu. Oddziały amerykańskie opuściły miasto Kimczon. Przed wycofaniem się Amerykanie podpalili miasto. Nieudany kontratak na wschód od Czindżu sztabowcy amerykańscy tłumaczą m. in. większą siłą ognia wojsk północno-koreańskich.

4 SIERPNIA. Amerykańska Agencja „Associated Press" przyznaje, że wojska amerykańskie cofają się zarówno na froncie południowym jak i środkowym, ponosząc duże straty w ludziach i sprzęcie. Na środkowym odcinku frontu Amerykanie cofnęli się w ciągu ostatnich czterech dni o 80 km. Samoloty amerykańskie, które dokonały nalotów na miasta i wsie Korei północnej, spotkały się z silnym przeciwdziałaniem lotnictwa północno-koreańskiego.

5 SIERPNIA. Wojska północno-koreańskie w nieustannym natarciu osiągnęły rzekę Naktong w pobliżu Taegu, siedziby „rządu" południowo-koreańskiego. Nieprzyjaciel poniósł wielkie straty w zabitych, rannych i sprzęcie. Północnokoreańska kolumna pancerna licząca około 45 czołgów posuwa się szybko na południe, do rejonu Czindżu — Masan.

REZOLUCJA PILOTÓW POZNAŃSKIEGO ALL

Barbarzyńska napaść amerykańskich imperialistów na Koreę wywołała potężną falę oburzenia wśród ludzi pracy na całym świecie, którzy w licznych manifestacjach i rezolucjach wyrażają solidarność z bohatersko walczącym ludem koreańskim i potępiają barbarzyńskie naloty lotników amerykańskich na bezbronną ludność. Do akcji tej dołączyli się również piloci sportowi Ligi Lotniczej. W rezolucji uchwalonej przez pilotów jednego z aeroklubów czytamy:

„My piloci Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej, solidaryzując się z ludami całego świata walczącego o trwały pokój i socjalizm, potępiamy brutalną agresję imperialistów amerykańskich na Korei, którzy wraz z kliką Li Syn Mana popełniają zbrodnie na bezbronnej ludności koreańskiej. Potępiamy wszelkie knowania w celu rozpętania trzeciej wojny światowej.

Przesyłamy braterskie pozdrowienia Ludowi Koreańskiemu i Zwycięskiej Koreańskiej Armii Ludowej".

IWAN KOŻEDUB

JAK WALCZY SAMOLOT MYŚLIWSKI

W połowie kwietnia 1944 roku hitlerowcy usiłowali uderzeniem na północ od Jass odciąć nasze wojska, znajdujące się między Prutem i Seretem. W powietrze wzniosła się wielka ilość naszych samolotów. Z kolei hitlerowcy wzmocnili na tym odcinku swoje siły lotnicze. Wywołało to zacięte walki powietrzne. Pierwszego dnia bitwy o teren na północ od Jass poleciałem ze swoją eskadrą osłaniać wojska lądowe.

Do linii frontu zbliżało się osiemnaście „He-111". Były to nowe samoloty, świeżo pomalowane jasnozieloną farbą, widocznie wchodzące w skład nadesłanych niedawno posiłków.

Zaatakowaliśmy je od strony słońca. Hitlerowcy nie spodziewali się ataku. Postanowiłem strącić samolot, lecący na końcu pierwszej piątki. Przyczepiłem się do lewostronnego bombowca i otworzyłem ogień, wisząc przy nim jak pijawka.

Hitlerowiec skręcił na prawo i zaczął spadać ku ziemi. Cała grupa nieprzyjacielska zawróciła na południe, ku Jassom.

Przeprowadzając analizę ostatnich walk powietrznych, przekonałem się raz jeszcze, jak wielkie znaczenie ma dla lotnika wytrzymałość fizyczna. Gwałtowna zmiana wysokości, zmiana położenia ciała, dokonywana parokrotnie w ciągu minuty, tak nagła, że chwilami robi się ciemno w oczach — są to rzeczy, które dobrze wytrenowany fizycznie człowiek znosi bez trudu.

Nieraz w czasie walki, wykonując całą wiązankę figur, traci się na sekundę przytomność. Po odzyskaniu świadomości, człowiek włącza się znów w sytuację bojową i zaczyna działać, bez względu na wysokość, bez względu na szybkość, przy każdej pozycji ciała. Tę umiejętność zdobyłem wyłącznie dzięki dobrej zaprawie sportowej. Nawet w warunkach frontowych starałem się zawsze znaleźć czas na ćwiczenia fizyczne.

W czasie walki zaciska się zęby, z wściekłości braknie tchu zupełnie tak, jakby się brało udział w walce na pięści. Nie wolno dopuścić, aby gniew zapanował nad tobą, trzeba się mocno trzymać w garści. W przeciwnym wypadku łatwo jest w uniesieniu popełnić zasadniczy błąd.

Oczywiście, że wytrzymałość fizyczna nie jest jedynym elementem, umożliwiającym zwycięstwo. Walka powietrzna jest zawsze sprawdzianem wszystkich fizycznych i moralnych cech radzieckiego lotnika. Konieczna jest umiejętność kierowania samolotem, doprowadzona do doskonałości. Lecz najważniejsze są cechy moralne, właściwe każdemu żołnierzowi radzieckiemu. W chwili, gdy zdawało mi się, że wyczerpałem już ostatnie rezerwy sił, podtrzymywała mnie na duchu tylko jedna myśl: „Jestem w służbie Ojczyzny, walczę o słuszną sprawę, sprawę Lenina - Stalina!" Myśliwiec radziecki nie zaprzestaje walki, póki mu serce bije, póki w zbiornikach znajduje się ostatnia kropla benzyny, póki choć jeden pocisk nie został wystrzelony, póki samolot utrzymuje się w powietrzu. Uczucie braterstwa broni ma również wielkie znaczenie. Czasem, po chwili ostatecznego wytężenia sił w walce, wydaje ci się, że już dalej walczyć nie jesteś w stanie, ale zobaczysz towarzyszy, którzy walczą i zapanujesz nad sobą; nie sposób opuścić pola walki, gdy towarzysze jeszcze się trzymają.

Głos z ziemi był dla mnie zawsze dużą podporą moralną. Gdy w absolutnym wyczerpaniu usłyszałem przez radio wypowiedzianą znajomym głosem zachętę: „Trzymaj się!" doznawałem zawsze uczucia, że mi siły wracają.



Na zdjęciu: Pierwszy z prawej Iwan Kożedub.

ZSRR

Tytuł mistrza w piłce nożnej zdobyła reprezentacja Stalinowskiej Szkoły Lotniczej przed zespołem N-tej jednostki lotniczej podkarpackiego okręgu wojskowego. W zawodach brały także udział reprezentacje białoruskiego i nadbałtyckiego okręgu wojskowego. Doskonała gra lotników wzbudziła ogólny podziw.

Sekretarz organizacji komsomolskiej w jednej z jednostek lotniczych, Terentij Tichonow otrzymał specjalne wyróżnienie za wzorową pracę polityczną i szkoleniową. Jego grupa uzyskała na rocznym egzaminie z wyszkolenia bojowego i politycznego same oceny bardzo dobre.

Aeroklub DOSAW w Taszkencie zorganizował kursy specjalistów lotniczych w zakresie nawigacji, radiotechniki lotniczej i meteorologii. Kursy ukończyło w ubiegłym miesiącu kilkudziesięciu absolwentów. Najlepsze wyniki uzyskał A[illegible] Tadżani, student Instytutu Medycznego w Taszkencie. Warto dodać że Tadżani pochodzi z odległego aułu, położonego na południowych krańcach Tadżykistanu.

W kołchozie im. Woroszyłowa, położonym w Jakuckiej Republice Autonomicznej, członkowie organizacji DOSAW zorganizowali koło DOSAW oraz modelarnię lotniczą, do której należy przeszło połowa młodzieży kołchozowej. Młodzi modelarze mają do swej dyspozycji bogato wyposażoną bibliotekę oraz świetlicę, w której co tydzień wyświetlane są filmy.

Przy fabryce wagonów kolejowych w Rydze zorganizowany został aeroklub fabryczny DOSAW, którego członkowie rekrutują się w większości z młodzieży robotniczej. Nowy aeroklub rozwija ożywioną działalność, szkoląc pilotów szybowcowych oraz specjalistów lotniczych.

Na zawodach modelarskich w Tule pierwsze miejsce zajął uczeń 9 klasy 3 szkoły, Anatol Jurajew, który między innymi startował z oryginalnym modelem latającego skrzydła o napędzie silnikowym.

W jednym z kół DOSAW w Moskwie zorganizowano konkurs na najciekawszą nowelę o tematyce lotniczej. Pierwszą nagrodę przyznano jednogłośnie tokarzowi jednej z fabryk moskiewskich, Eugeniuszowi Smalcewowi, za utwór pt. „Mój pierwszy lot" Drugą nagrodę uzyskała uczennica 84 szkoły moskiewskiej, Tamara Christoforowicz.

RADZIECKI LOTNIK KAPITAN OZIEROW — NAJLEPSZY

DLA kolegów kapitan Ozierow był dowódcą „mocnej ręki". Oprócz tego był doskonałym pilotem. Umiejętne starty, mistrzowskie zachowanie miejsc w szyku, doskonałe wyniki walk powietrznych, precyzyjnie wykonane lądowania oraz bogate doświadczenie zwracały na niego szczególną uwagę dowódców i kolegów pułkowych.

*

Jeden po drugim startują samoloty z czerwoną gwiazdą na płatach. Trenujący piloci wykazują zawsze wysoką klasę pilotażu, niemniej jednak dzień 1 maja chcą powitać specjalnie dobrymi osiągnięciami. I znów, jak zwykle wyróżniła się maszyna kapitana Ozierowa. Wszystkie zadania wykonuje bez zarzutu. Pilotaż, strzelanie w locie i bombardowanie wykonane przez niego dają najlepsze wyniki.

*

W przeddzień 1 maja odbywa się uroczystość, której bohaterem był przodownik pracy i nauki, kapitan Ozierow. Rozpoczął ją dowódca jednostki przemówieniem, w którym omówił osiągnięcia Ozierowa w pracy politycznej i szkoleniowej.

Z kolei głos zabierali inni:

„Kapitana Ozierowa znam już cztery lata — powiedział lejtenant Afanasjew — nigdy nie zauważyłem, aby spoczął na laurach osiągnąwszy jakiś cel. Wyznaczał sobie następny i pracował dalej. Pracował wytrwale i z zapałem. Wiecie, że wszyscy latamy teraz dobrze i wiedzcie, że w większej części jest to zasługa tow. Ozierowa" — zakończył swoją wypowiedź lejtenant Afanasjew.

Wiele pracy poświęcił kapitan lotnikom: Szewczence, Prochodczence i Kauryszewowi. Każdemu z nich dawał zawsze cenne rady związane z techniką pilotażu, eksploatacją silnika itp.

Lejtenant Kauryszew i kpt. Ozierow latają w jednym kluczu. Kauryszew, charakteryzując swego kolegę, powiedział:

„Często zwracałem się do niego z różnymi pytaniami. Obojętne czy rozmawialiśmy wtedy o aerodynamice, czy o ostatnim ciekawym artykule w gazecie — zawsze znajdowałem w nim doskonałego, przyjaźnie nastawionego rozmówcę, kolegę gotowego w każdej chwili do pomocy i wyjaśnień. **Jego praca i wiedza służą wszystkim.**

Doskonały lotnik, a jednocześnie dobry dowódca i wychowawca — komunista z samozaparciem oddaje się pracy społecznej".

Po kolegach głos zabrał kpt. Ozierow.

„Jestem wychowankiem leninowsko - stalinowskiego Komsomołu, jemu zawdzięczam swoje szczęśliwe życie, życie człowieka z dumą nazywającego się oficerem Armii Czerwonej, najlepszej armii świata. O nas, lotnikach pamięta Ojczyzna, pamięta o nas tow. Stalin. Za troskę, jaką nas otaczają odpłacamy przykładną pracą i nauką. Naszym głównym zadaniem jest zwiększanie jej tempa i wydajności. Dlatego też będę nieustannie doskonalił swoje wyszkolenie bojowe i uświadomienie polityczne. Do tego samego wzywam wszystkich swoich kolegów.

opracował **A. F.**

MÓJ PIERWSZY SKOK

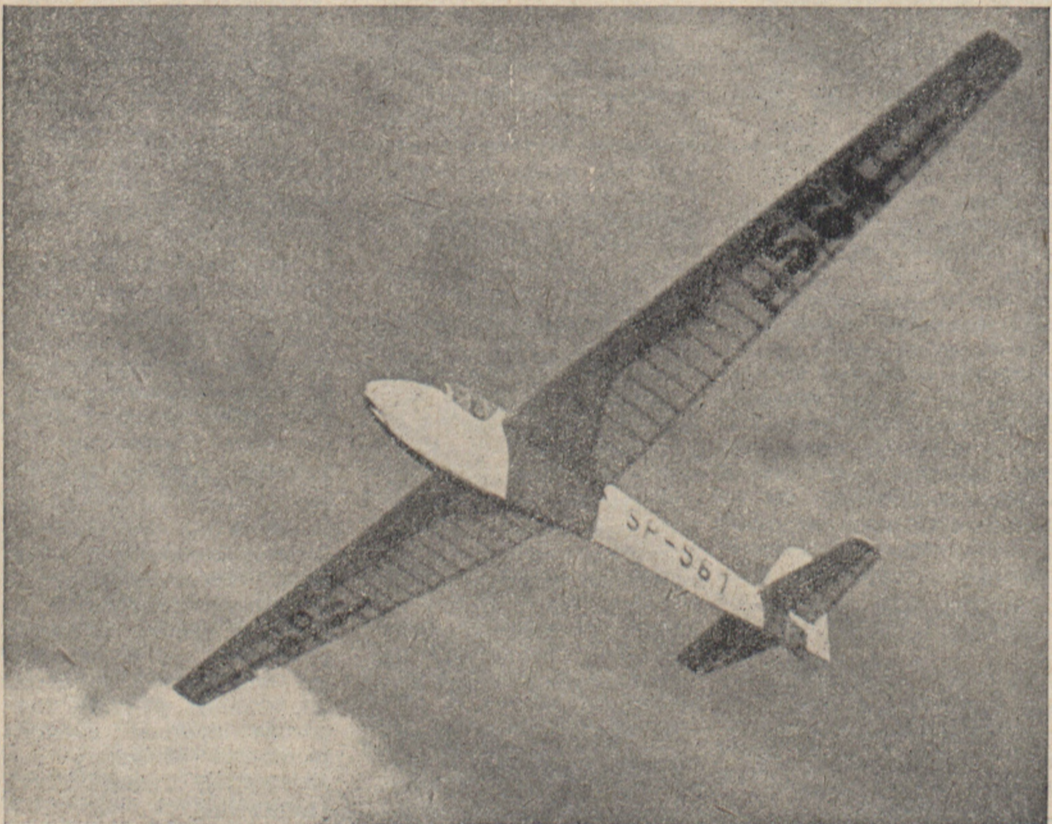
NARESZCIE nogi w kostkach są już starannie zabandażowane, Zakładam przy pomocy kolegi dwa spadochrony, jeden umieszczony na plecach, drugi tak zwany piersiowy tj. spadochron rezerwowy. Instruktor Spadochronowy poprawia mi pasy (uprząż i sprawdza czy zawleczki są w porządku, krótka odprawa, ostatnie wskazówki instruktora, i bohaterski CSS-13 podkołowuje na start.

Ryknął Motor, samolot drgnął, ruszył powoli, zaczął zwiększać szybkość i lekko uniósł się w powietrze. Po nabraniu odpowiedniej wysokości pilot daje mi znak przygotowania się do skoku. Począłem się gramolić z kabiny i po chwili znalazłem się na skrzydle samolotu. W tej samej chwili usłyszałem głos pilota: „Skok"! Pochyliłem się raptownie do przodu i skoczyłem.

Mimowoli zamknąłem oczy i zacisnąłem kurczowo rękę na wyzwalaczu zapasowego spadochronu. Co się stało? — wykrzyknąłem. Spadochron nie otworzył się. Dlaczego? — przecież rączkę wyzwalacza wyrwałem. W tym samym momencie poczu[illegible] nagłe szarpnięcie pasów, otworzyłem oczy i odetchnąłem z ulgą. Trochę zły byłem na siebie za chwilę zdenerwowania i niepewności. Czego było się obawiać? Ziemia zbliżała się coraz szybciej, rosła w oczach. Podkurczyłem nogi i złożyłem stopy razem Ziemia była tuż, tuż. Dotknąłem jej zgiętymi nogami, upadłem i próbowałem powstać, jednak spadochron pociągnął mnie dalej. Przewróciłem się na plecy. Podniosłem się z trudem, plącząc się w linkach spadochronu. Nacisnąłem klamry pasów, uwolniłem się z krępującej ruchy uprzęży i natychmiast przystąpiłem do składania spadochronu. Nie boję się już podniebnych szlaków, które są od dziś bliskie memu sercu i duszy.

Spełniły się moje marzenia, zostałem pilotem i skoczkiem — dzięki Lidze Lotniczej, a w pierwszym rzędzie dzięki Polsce Ludowej, która tak serdecznie zatroszczyła się o moją przyszłość. —

H. Jóźwiak



AEROKLUBY LL

29) (kon)

W ODPOWIEDZI na apel rzucony przez SiM zawiązują się na terenie Aeroklubów Ligi Lotniczej coraz to nowe Eskadry Sześciolatki. Ostatnio do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej wpłynęły dalsze zgłoszenia.

Lubelski ALL zgłosił jako pierwszy ze wszystkich klubów utworzenie I Spadochronowej Eskadry Sześciolatki, która została zarejestrowana jako

DWUDZIESTA TRZECIA SPADOCHRONOWA LUBELSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

Eskadra ta w składzie: Chyliński Zdzisław, Klimkiewicz Zdzisław, Majewski Tadeusz, Trawiński Wojciech, Warakomski Wojciech i Wysocka Zofia podjęła do końca br. następujące zobowiązania:

1. Podnieść w klubie poziom ideologiczny skoczków spadochronowych I i II st.; 2. przeprowadzić w terenie województwa Lubelskiego werbunek na szkolenie lotnicze; 3. wykonać sześć skoków do spółdzielni produkcyjnych i PGR-ów, połączonych z wygłoszeniem referatów; 4. wykonać pięć skoków z opóźnieniem powyżej 5 sek.; 5. wykonać 100% planu treningów II st. spadochronowego; 6. przeprowadzić kurs spadochronowy teoretyczny I st.; 7. uzyskać jedno uprawnienie do zrzucania skoczków spadochronowych z samolotu; 8. opiekować się spadochronami i wieżą spadochronową w Lublinie.

Oprócz Spadochronowej Eskadry Sześciolatki Lubelski ALL zgłosił utworzenie dwóch dalszych Eskadr, które zostały zarejestrowane w podanej poniżej kolejności:

DWUDZIESTA CZWARTA LUBELSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Abramek Czesław, Bochyński Czesław, Cechowicz Waldemar, Kasparek Ryszard, Ungert Henryk, Warakowski Wojciech podjęła do końca br. między innymi następujące zobowiązania:

1. Założyć trzy Koła Ligi Lotniczej oraz otoczyć je stałą opieką (Koła w PGR-ach i w spółdzielniach produkcyjnych); 2. uzyskać trzy srebrne odznaki pilota szybowcowego; 3. uzyskać 10 przewyższeń 1 000 m; 4. uzyskać jedną licencję instruktora szybowcowego II st.

DWUDZIESTA PIĄTA LUBELSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Brzyski Tadeusz, Cisielski Andrzej, Czerwińska Alicja, Mączka Halina, Majewski Tadeusz i Podolak Roman zobowiązała się między innymi wykonać do końca br.:

1. Otoczyć opieką sześć Kół Ligi Lotniczej na terenie miasta Lublina; 2. utrzymywać stały kontakt z trzema Kołami LL w Spółdzielniach Produkcyjnych i PGR-ach oraz zaopiekować się nimi; 3. uzyskać III st. pilota szybowcowego; 4. wykonać 200% rocznego planu lotów szybowcowych; 5. przeprowadzić trzy kursy ogólnolotnicze.

Następne Eskadry Sześciolatki zgłosił Pomorski ALL. Przy okazji trzeba nadmienić, że eskadry te istnieją już od sześciu tygodni, ale na skutek złej pracy Zarządu klubu (który nie zgłosił ich wcześniej do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej) nie mogły zostać dotychczas zarejestrowane. Jak dowiadujemy się, istnieje również na terenie aeroklubu Koło Korespondentów Klubowych. Nie przejawiło ono dotychczas żadnej działalności, a między innymi nie potrafiło w odpowiednim czasie poinformować SiM-u o Czynie Lipcowym nowopowstałych Eskadr Sześciolatki Pomorskiego ALL.

Pierwszą korespondencję nadesłali dopiero teraz kol. kol. Z. Szczepański i Z. Lipczyński. Niestety wiadomości przesłanych przez kol. Lipczyńskiego nie wykorzystamy tym razem ze względu na spóźniony termin i nieaktualność. Prosimy jednak o dalszą współpracę. Czekamy na następne materiały.

Przy okazji **apelujemy do wszystkich korespondentów klubowych o szybkie nadsyłanie aktualnych wiadomości z życia ALL bezpośrednio na adres redakcji.**

A teraz rejestrujemy dalsze eskadry sześciolatki.

DWUDZIESTA SZÓSTA POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Rutkowski Franciszek, Weywer Ludwik, Papiernik Cezary, Poniński Wojciech, Raczkowski Władysław oraz Szmidt Janusz zobowiązała się wykonać do końca br. między innymi:

1. Uzyskać cztery licencje pilota sportowego; 2. uzyskać cztery pierwsze stopnie pilota sportowego; 3. uzyskać cztery drugie stopnie; 4. uzyskać dwa trzecie stopnie; 5. uzyskać dwa uprawnienia do holowania; 6. uzyskać dwa uprawnienia do lądowania w przygodnym terenie; 7. pisać co najmniej cztery artykuły miesięcznie do prasy miejscowej i czasopism lotniczych; 8. wygłosić 14 prelekcji w Kołach LL.

Pil. Wierzchowski Bronisław figurujący początkowo w składzie eskadry nie został zaliczony w poczet członków ze względu na niezdyscyplinowanie i huligaństwo powietrzne. Wszyscy piloci winni pamiętać, że na miano członka Eskadry Sześciolatki trzeba najpierw zasłużyć przez sumienną i aktywną pracę w klubie.

DWUDZIESTA SIÓDMA POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Adamek Jerzy, Ciuma Kazimierz, Gumowski Zbigniew, Komuński Alfons, Nowosielski Stefan i Szwejbakowski Bohdan podjęła do końca br. między innymi następujące zobowiązania:

1. Wyszkolić trzech pilotów w pilotażu silnikowym; 2. uzyskać trzy IV stopnie wyszkolenia szybowcowego; 3. wyszkolić trzech pilotów w ślepym pilotażu szybowcowym; 4. wykonać łącznie 1 400 km przelotów szybowcowych; 5. wylatać w sumie ponad 200 godzin.

DWUDZIESTA ÓSMA POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Fydrych Barbara, Klemczak Izydor, Lipczyński Zbigniew, Łukasiewicz Benon, Łukomski Jan i Ułanowski Bohdan zobowiązała się wykonać między innymi do końca br.:

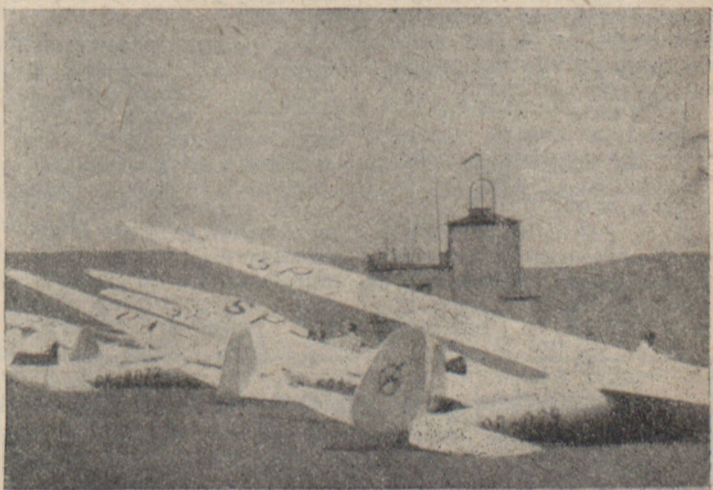
1. Wyszkolić pięciu pilotów do III st. wyszkolenia szybowcowego; 2. uzyskać dwa warunki do D; 3. jednego z członków eskadry wyszkolić na pilota silnikowego; 4. uzyskać dwie wysokości ponad 2 000 m; 5. uzyskać siedem wysokości ponad 1 000 m.

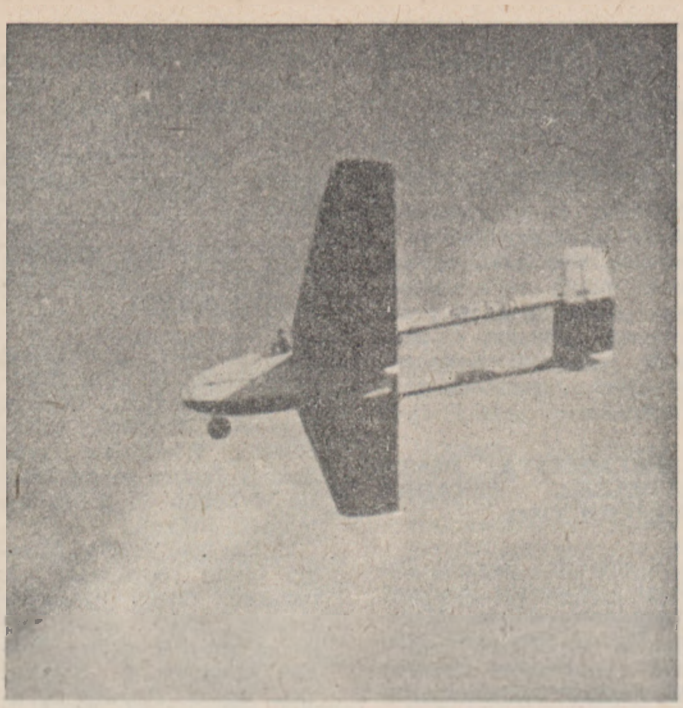
DWUDZIESTA DZIEWIĄTA POMORSKA ESKADRA SZEŚCIOLATKI

W składzie: Komorowski Roman, Łukasiewicz Janusz, Michnicka Maria i Wyszkowski Wiesław podjęła do końca br. między innymi następujące zobowiązania:

1. wyszkolić wszystkich członków eskadry w holu; 2. uzyskać jeden III stopień wyszkolenia szybowcowego.

Foto: WAF





PRÓBUJĘ „PEGAZA"

LECH ZAKRZEWSKI

GDY wróciłem w sobotę po wykładach do domu zastałem na biurku kartkę. Treść była krótka: „Jeśli chcesz polatać na Pegazie bądź jutro na lotnisku o godz. 9-ej rano. Gdybyś nie mógł, zatelefonuj jeszcze dziś do Aeroklubu". Jeśli chcesz... aż wzruszyłem ramionami na śmieszną warunkowość tej propozycji. Gdyby karteczka nie była pisana przez mojego dobrego przyjaciela, miałbym prawo przypuszczać, że w ogóle ta jakaś historia z „polataniem na Pegazie", to po prostu głupi żart. Skąd nagle mnie szybownikowi proponują lot na prototypie maszyny z „potężnym" 30 konnym silnikiem. Przecież na nigdy manetki od gazu w ręku nie miałem. Po co i komu jest potrzebna moja obecność w powietrzu na dziwnym stworze, co to nie jest już szybowcem, a nie zaczął być normalnym samolotem.

Nazajutrz rano obudziłem się wcześniej, dużo wcześniej niż zwykle i cichaczem, bo to była niedziela, wymknąłem się z domu. Na lotnisku sprawa wyjaśniła się od razu, nic zresztą nie tracąc na swej atrakcyjności. Otóż miał się odbyć eksperyment. Władze postanowiły, że oblatanego gruntownie „Pegaza" mają dosiąść dzisiaj szybownicy i spróbować, czy poprawnie latający pilot szybowcowy da sobie radę ze sprzętem, który jest już właściwie słabosilnikowym samolotem. Objektem doświadczeń miał być wyżej wymieniony „Pegaz" oraz Ryszard Bitner i autor niniejszego, obaj piloci szybowcowi AW LL.

Próba miała odbyć się w asyście licznej komisji.

Gdy całe grono zainteresowanych zebrało się na miejscu, inż. Chyliński — konstruktor Pegaza —rozpoczął wykład na temat obsługi silnika. Następnie kol. Pełka wyjaśnił nam technikę pilotażu i własności lotne „Pegaza".

— Zresztą — dodaje — zobaczycie zaraz jak to wszystko wygląda w moim wykonaniu, potem spróbujecie sami.

Mały przysadzisty „Pegaz" zawarczał na pełnym gazie, kolega Pełka wyciągnął obie ręce do góry podkreślając, że i bez jego interwencji maszyna poleci poprawnie... i tak wystartowali. Po półgodzinnym pokazowym locie, podczas którego mogliśmy podziwiać korkociągi, przewroty, pętle, spirale, bezbłędne ósemki — nastąpiły kolejne dalsze starty. Latali koledzy Goszczyński i Świątek — piloci wyłącznie silnikowi, Kulesza i Stanisławski — piloci tak silnikowi jak i szybowcowi, wszyscy o dużych kwalifikacjach lotniczych. Wreszcie przychodzi nasza kolej — dwóch „czystych" szybowników.

Pierwszy do kabiny pakuje się Bitner. Podkołowuje do litery T, ustawia maszynę pod wiatr i... pełny gaz.

Już podczas poprzednich lotów trwały na starcie ożywione dyskusje jak to właściwie będzie z tymi szybownikami. Skrajni pesymiści z góry opłakiwali „Pegaza". Było parę śmielszych głosów: „Polecą, dobrze wylądują i nic w ogóle złego się nie stanie". Ta opinia dodawała nam otuchy i nie pozwalała oddać się ponurym rozmyślaniom. Na ogół jednak przeważało zdanie, że „będzie cyrk". Nic też dziwnego, że gdy kolega mój przygotował się do lotu, zapanował nastrój podniecenia i niepokoju. Wszyscy wstali ze swoich wygodnych miejsc na trawie, ażeby lepiej móc obserwować, jak też to będzie.

Tymczasem „Pegaz" startował. Przytrzymany trochę przy ziemi idzie teraz w górę nie gorzej od poczciwego „kukuruźnika". Po nabraniu 500 m. wysokości zaczyna zataczać ładne na równej szybkości skręty. Potem ciaśniejsze już krążenie, ósemki, przeciąganie bez gazu. Widać, że pilot wlatał się już w maszynę i czuje się zupełnie swobodnie.

Pesymiści nie dawali jednak za wygraną:

— Zobaczymy jak wylądują, tu właśnie — mówili — jest delikatny punkt całej próby.

Wszystko jednak wypadło pomyślnie. Lądowanie było ładne, jedynie przy zakończeniu dobiegu „stanęła decha". Zbytnio ostudzony schodzeniem z wysokości silnik, zadławił się nadmiarem mieszanki, gdy pilot dodał gazu w celu podkołowania do grupy. „Będę schodził etapami przepalając od czasu do czasu silnik" — pomyślałem i z tym postanowieniem, obok ogólnie już powziętego żeby się nie zbłaźnić, wsiadłem do kabiny.

Start, ustalenie szybkości i bez ujmowania gazu wznoszę się do góry w prostym locie. Mijam tor wyścigowy, nabity przy niedzieli ludźmi po brzegi. Widzę już Wisłę i tyle razy oglądaną z kabiny szybowca perspektywę Warszawy. Po wykonaniu 4-o skrętowej rundy mam 500 m wysokości. Teraz po ujęciu gazu mogę rozpocząć „ewolucje". Najpierw łagodne skręty. Teraz trzeba położyć głębiej: strzałka poleciała na jedną stronę do oporu, kulka w środku. „Pegaz" jest posłuszny i szybko reaguje na stery. Próbuję ciasnego krążenia, ósemek, przeciągam w locie prostym aż do przejścia maszyny „przez łeb". Staram się zrobić to wszystko, co zrobili moi poprzednicy.

Zdawało mi się, że latam parę minut, ale zegarek, a jeszcze bardziej zielona rakieta na ziemi upewnia mnie, że czas schodzić. Na 150 metrowej wysokości daję pełny gaz i okrążam lotnisko. Jestem teraz spokojny, że śmigło nie stanie mi przy lądowaniu: na pewno silniczek nagrzał się dostatecznie. Odchodzę z wiatrem, skręt o 180° i jestem na kierunku lądowania. Gaz zamknięty do końca, szybkość równa, ziemia podchodzi pod koła, ściągam płynnym ruchem drążek na siebie. Brak wstrząsów i równy chrobot kółek — to sygnały, że lądowanie nie było złe. Trochę tylko za daleko — grupa została ze 200 metrów w tyle. Teraz wolniutko gazu, żeby nie zdławić silnika i kołuję do litery.

Jakie wnioski wysnuje komisja z tych lotów, nie wiem. Na pewno jednak próba ta wzmocni zaufanie do szkolenia szybowcowego, jako do najlepszej metody nauki pilotażu. I jeszcze to chyba, że „Pegaz" jest maszyną, umożliwiającą przejście z szybowca na samolot.

Przodująca młodzież ZMP-owska fundamentem kadr lotniczych!

18 000 METRÓW NA FALI

JANUSZ PRZYMANOWSKI

4.

Ale dlaczego oblatywacz nie zamyka ich, by wykorzystać resztę wysokości? Dlaczego Wiątek ograniczył się do dwóch lekkich skrętów i nie rozpędził maszyny nawet do 200 kilometrów na godzinę? Wśród świeżo upieczonych klubowych młodzików wybuchła sprzeczka. Osiemnastoletni „wilk powietrzny“ dowodził z zapałem, że stanowczo oblatywaczami nie powinni być ludzie, mający więcej niż 20, a w pewnych wypadkach 21 lat. „Gdyby tak nam pozwolili...“ Umilkł nagle i wraz z kolegami rzucił się biegiem za „Halniakiem“, który wciąż na otwartych hamulcach, podchodził już do lądowania.

Maszyna zatrzymała się blisko grupy i w ślad za kołującym ku niej „Junakiem“ poszli mechanicy.

Wiątek otworzył kabinę i pomachał przecząco ręką. Odpiął pasy i szybkim krokiem podszedł do grupy konstruktorów.

— Wybaczcie mi — powiedział uśmiechając się niepewnie — marnie się czuję i dziś nie będę latał. A uwagami o maszynie podzielę się z wami — zwrócił się wprost do Lućca.

Zapanowało niezręczne milczenie. Patrzono jeszcze przez chwilę jak mechanicy zakładają pokrowce i wnoszą „Halniaka“ do hangaru, a potem poczęto się zwolna rozchodzić. Po chwili na betonowej płycie pozostali tylko Luciec, Białak i Wiątek. Pilot zapalił papierosa i siląc się na spokój począł mówić zciszonym głosem:

— Naturalnie czuję się dobrze. Tu nie o to chodzi, ale taki lot jak dzisiaj miałem pierwszy raz w życiu. Maszyna jest udana i posłuszna, ale gdy doszedłem do 150 km/godz poczęła drgać. Nie chciałem jej bardziej rozpędzać, bo mogła się posypać. Coś musi być jednak nie w porządku w obliczeniach lub w konstrukcji. Zresztą diabli wiedzą. Na twoich maszynach — zwrócił się wprost do Lućca — nigdy nic podobnego nie miało miejsca.

Inżynier stał blady z opuszczoną nisko głową.

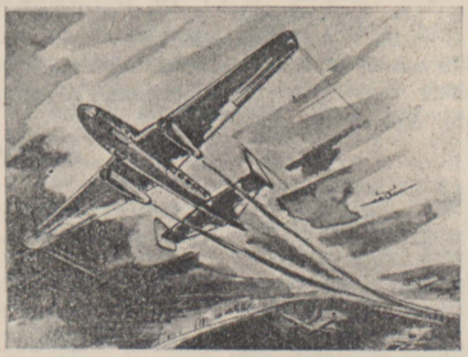
Białak wziął go za ramię.

— No, cóż, Paweł, trudno się mówi. Nie dopatrzyliście czegoś. Maszyna jest nowa, doświadczalna. Trzeba będzie jeszcze raz sprawdzić obliczenia i poprawimy.

Z budynku portowego wyszedł zawiadowca lotniska i szybko podszedł do grupy rozmawiających.

— W tej chwili odebrałem telefon. Wzywają was inżynierze do Warszawy. O dziesiątej macie być w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej...

Luciec lądował w Warcicach wieczorem. Konferencja trwała niespodziewanie długo i mimo najszczerszych chęci nie udało mu się wcześniej wystartować z Gocławia. W czasie całej podróży myśli uparcie powracały do jednego i tego samego zagadnienia: jaki błąd ma konstrukcja „Halniaka“? Niezliczoną ilość razy rozpoczynał w myśli obliczenia wytrzymałościowe, gubił się wśród cyfr i wzorów i wracał znowu do wyjściowych danych, rozumiejąc zresztą doskonale bezsensowność tej pracy. Trzeba przecież siąść spokojnie i z ołówkiem w ręku sprawdzić wszystko od początku.



Inżynier przekazał maszynę mechanikowi i nie myśląc o niezjedzonym obiedzie, o męczącym dniu poszedł szybko w stronę biura konstrukcyjnego.

Budynek był już prawie pusty. Luciec przeskakując po dwa stopnie wbiegł na pierwsze piętro i otworzył drzwi do swego gabinetu, szybko otworzył wysoką, dębową szafę i wyciągnął półkę z napisem „Halniak“. Szybko przerzucał teczki z obliczeniami i rysunkami: „Stateczność“, „Napędy“, „Obliczenia aerodynamiczne“...

Gdy podniósł ostatnią, począł przeglądać jeszcze raz od początku. Zapalił światło i przejrzał starannie sąsiednie półki. I znowu nie wierząc samemu sobie począł systematycznie wykładać na biurko całą zawartość szafy. Trwało to dość długo, ale w końcu inżynier zyskał całkowitą pewność: obliczenia wszystkich pozostałych szybowców były w komplecie, brakowało tylko teczki Nr 4 z obliczeniami wytrzymałościowymi „Halniaka‘.

Ułożył wszystko z powrotem i zamknął szafę. Usiadł przy biurku. Tak, trzeba będzie zapytać Dynarowicza, czy nie ma odpisu. Chyba leży u niego w biurku. Może otworzyć?!...

Nerwowo uśmiechnął się do siebie. „Co też człowiek wymyśli w zdenerwowaniu — mam zamiar włamywać się do cudzych biurek. Po prostu wpadnę do niego do domu i poproszę, by jeszcze dziś przyjechał ze mną na lotnisko...

Zamknął drzwi do gabinetu i zszedł na dół. Niewielkie, zgrabne auto, jeden z najnowszych modeli fabryki na Żeraniu, czekało na tym miejscu, na którym je zostawił dziś rano. Wyjął klucz, by je otworzyć ale drzwiczki nie były zamknięte.

— Jaki ja jestem jednak roztargniony — pomyślał. — Wszystkiemu winna ta historia z „Halniakiem“. A byłem pewny, że zamknąłem je z rana.

Silnik z lekkim szumem zaskoczył i auto ruszyło po żwirowej dróżce. Strażnik z uprzejmym uśmiechem otworzył mu bramę. Auto skręciło i nabierając szybkości pomknęło po szosie.

Luciec ciągle mimo woli dodając gazu, wjechał na lekkie wzniesienie i począł zjeżdżać w dół. Od strony miasta wspinał się pod górę ciężki, wypełniony ludźmi autobus. Wymijając go inżynier poczuł lekki luz w kierownicy. „Trzeba będzie podciągnąć śruby“ przemknęło mu przez myśl. Skręcił kierownicę, by wrócić na środek szosy, ale maszyna nie posłuchała. Koła ostro skręciły w bok, reflektory na ułamek sekundy oświetliły przydrożny płot i niewielki domek. Maska maszyny uderzyła w drzewo. Rozległ się trzask tłuczonego szkła i pękającego metalu.

Luciec ostatnim przebłyskiem świadomości poczuł, jak jakaś potężna siła wyrzuca go z siedzenia, ból w całym ciele i wszystko zgasło...

*

Zwolennik młodych oblatywaczy szybowców siedział wraz z jednym ze swych kolegów na niskim murku koło hangaru. Oczekiwali na rozpoczęcie treningu swej grupy. Tymczasem lotnisko było zajęte przez „czwartostopniowców“. Chłopcy rozmawiali i pierwszy opowiadał drugiemu o oblatywaniu „Halniaka“.

— Teraz bracie, na razie nici. Luciec rozbił wóz w drobny mak i leży w szpitalu. Ma złamane dwa żebra, nogę i poza tym stracił bardzo dużo krwi. Powiadają, że poleży ładnych parę miesięcy. A bez niego nie ruszą. Próbowali, ale sam rozumiesz, bez głównego konstruktora nie da rady.

(c. d. n.)

KORESPONDENCI SiM-u PISZĄ

Szanowna Redakcjo!

Dzieląc się swymi obserwacjami i wrażeniami, pragnę opisać koleżankom i kolegom jak wygląda szkolenie w żeńskiej szkole szybowcowej Ligi Lotniczej. Zdaję sobie sprawę, że budująca podstawy socjalizmu Polska Ludowa na jedno z pierwszych miejsc wysunęła szkolenie nowych kadr które wezmą aktywny udział w pracy na rzecz socjalistycznej gospodarki. Ważnym odcinkiem naszej gospodarki jest budowa silnego lotnictwa. Lotnictwo to musi mieć silne zaplecze z dobrze wyszkolonej, wysoce uświadomionej młodzieży — członków ZMP.

Wszystkie junaczki na turnusie dobrze pojmują rolę, jaką mają odegrać w służbie dla budowy ojczyzny. Wiedzą, jak mają zużytkować wiedzę teoretyczną i praktyczną, zdobytą w szkole. Dzięki dużym wysiłkom i pracy naszego kierownictwa i instruktorów, z każdym dniem uzyskujemy lepsze rezultaty w nauce. Czy to jest godzina 5-ta rano, gdy wyruszamy na lotnisko, czy 9-ta wieczór — gdy wracamy, na wykładzie teoretycznym, czy ćwiczeniach praktycznych — zawsze panuje wśród nas radość i entuzjazm.

Turnus nasz dzieli się na dwie grupy, które między sobą współzawodniczą. Grupa z kolei dzieli się na lotnisku na grupę lotną i pracującą — zatrudnioną ciągnięciem linki od wyciągarki do szybowca. Tak zorganizowana praca ułatwia szybkie wykonanie ćwiczenia. W czasie dni deszczowych odbywają się wykłady z dziedziny lotnictwa i zagadnień politycznych. Prócz tego prowadzona jest u nas praca propagandowa. Istnieje Koło ZMP, które odbywa regularnie swe zebrania i poprzez szkolenie ideologiczne wiąże nas z zagadnieniami politycznymi. W Kole wyłoniły się trzy sekcje: szkolenia ideologicznego artystycznego i redakcyjnego. Członkowie sekcji szkolenia ideologicznego wygłaszają pogadanki i referaty oraz opracowują prasówki, które wygłaszane są codziennie. Pozwala nam to śledzić wszystkie przejawy życia gospodarczego i politycznego w kraju i za granicą. Sekcja artystyczna przygotowuje wieczory i ogniska, sekcja redakcyjna redaguje ścienną gazetkę.

W ramach Czynu Lipcowego podjęliśmy i wykonaliśmy lotnicze zobowiązania. Jesteśmy przekonane że przez obecny system szkolenia i w warunkach, jakie stwarza nam Ludowe Państwo — osiągniemy nasz cel. My, młodzież ZMP-owska żeńskiej szkoły szybowcowej dołożymy wszelkich starań, aby się dobrze wyszkolić, aby w codziennej pracy podnieść swe kwalifikacje, służąc sprawie socjalizmu i pokoju.

Eleonora Salwa
junaczka żeńskiej szkoły

SKRZYNKA TECHNICZNA

WYOBRAŻAMY sobie, z jaką niecierpliwością oczekujecie odpowiedzi na pytania, które Wam zadaliśmy, tym bardziej, że obiecaliśmy je zamieścić już w SiM-ie Nr 31, a tymczasem podajemy je dopiero dziś. Nie myślcie jednak, że o Was zapomnieliśmy. Nie, zrobiliśmy to umyślnie i będziemy tak robili zawsze: w pierwszym numerze danego miesiąca ogłosimy pytania, a w ostatnim — odpowiedzi. Zgoda? No, to posłuchajcie odpowiedzi:

1. W jaki sposób można tymczasowo naprawić pękniętą płozę szybowca, nie mając do dyspozycji kleju?

Któż może o tym lepiej wiedzieć, niż szybownicy? A ponieważ i nas takie pytanie bardzo interesuje, więc proponujemy: przyślijcie swoje pomysły na adres redakcji, a najciekawsze i najlepsze z nich opublikujemy.

2. Czy samolotem o napędzie odrzutowym można dolecieć na księżyc?

Nie. Przede wszystkim dlatego, że w przestrzeniach międzyplanetarnych nie ma powietrza, które potrzebne jest do pracy silnika odrzutowego (a nie rakietowego!). Poza tym, jak na szybkości, rozwijane przez samoloty odrzutowe, jest to odległość trochę za duża...

3. Gdzie umieszcza się chorych w samolocie sanitarnym CSS-13?

Na skrzydłach. Oczywiście nie na wierzchu, a w specjalnych kabinach, przymocowanych do dolnych płatów.

4. Kto wynalazł silnik odrzutowy?

Wielki uczony radziecki Konstanty E. Ciołkowski.

5. Do czego służy membrana w silniczku odrzutowym?

Do regulowania dopływu powietrza do komory spalania. Mowa oczywiście o silniczku modelarskim.

6. Co potrzeba zrobić, jeżeli na lekkim samolocie sportowym leci tylko pilot, a nie ma pasażera?

Trzeba przesunąć dźwignię lub kółko w kabinie pilota, co powoduje wysunięcie się na krawędzi spływu steru poziomego niewielkiej płaszczyzny. Siła aerodynamiczna w niej powstająca, zrównoważy „brakującego" pasażera. Jest to tzw. wyważanie, przenigdy zaś „trymowanie", jak mówią niektórzy!

7. Dlaczego układa się na ziemi znak „T" przy lądowaniu i starcie samolotu?

Aby zorientować pilota w kierunku wiejącego wiatru, gdyż start i lądowanie, jak wiadomo, muszą się zawsze odbywać pod wiatr. A na kilkuset metrach wysokości nie ma nawet mowy, aby się o tym doświadczalnie przekonać!

8. Ile kilometrów powinna mieć linia konturowa widoczna na rysunkach technicznych?

Nadstawcie uszu Simkarze! Zapamiętajcie sobie i powtórzcie kolegom, że osiem dziesiątych milimetra (0,8 mm). Nigdy mniej ani więcej!

9. Po co stosuje się podwójne obrotomierze w dużych samolotach?

Ponieważ wskutek nieuniknionej niedokładności przyrządów możemy odczytać nieraz dwie różne ilości obrotów dla tego samego wału, a dokładność wskazań, to gwarancja dobrego lotu.

10. Jak określić w przybliżeniu prędkość małego samolotu sportowego, nie patrząc na szybkościomierz?

W bajecznie prosty sposób. Spoglądacie na zegarek i na jakikolwiek punkt terenu, nad którym przelatujecie, za kilkanaście minut powtarzacie tę operację, obliczacie drogę na mapie, dzielicie ją przez czas lotu i otrzymacie prędkość. Dlaczego mały samolot sportowy? Żeby było trudniej zgadnąć. To samo możecie zrobić w dużym. Proste, prawda?

Inż. Tłoczek

BURZA

Mgr. Władysław Parczewski

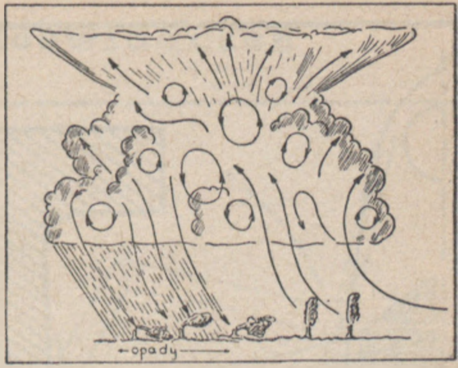
Aby uniknąć nieporozumień ustalamy przede wszystkim co to jest burza? Burza jest to chmura kłębiasto-opadowa (Cb), której towarzyszą gwałtowne wyładowania elektryczne zwane piorunami, a często — aczkolwiek nie zawsze — i inne zjawiska atmosferyczne jak: — nagły wzrost prędkości wiatru, dochodzący często do prędkości wichury (powyżej 15 m/sek), — nagła zmiana kierunku wiatru do 90 i więcej stopni, — ulewne opady przelotne, przeważnie w postaci deszczu i gradu, — raptowny wzrost ciśnienia atmosferycznego, — nagłe obniżenie się temperatury.

Do zespołu tych zjawisk dołączają się wewnątrz chmury niezwykle gwałtowne strugi prądów wstępujących i opadających oraz strefa kropel przechłodzonych, w której oblodzenie przyjmuje groźną postać gołoledzi.

Jak widzimy z powyższego, jednym ze składników burzy może być nawałnica *), opad, skok temperatury i ciśnienia, jednak podstawowymi elementami burzy są jedynie: chmura kłębiasto-opadowa i pioruny. Jeśli jednego chociażby z nich zabraknie; wówczas całokształtu zjawisk nie możemy określić mianem burzy.

Chmury burzowe: Chmury kłębiaste tworzą się tam, gdzie prąd wstępujący przekroczy poziom kondensacji w wyniku adiabatycznego oziębiania się powietrza. Z chwilą przekroczenia poziomu kondensacji na tle błękitu nieba zaczynają formować się białe, poszarpane obłoczki; zwane fractocumulusami (Fe), które rozpływają się lub w przy sprzyjających warunkach — rozrastają się wzwyż i wszerz. Potężniejącym cumulusom (Cu) towarzyszy przewaga prądów wstępujących. Rozwijanie się cumulusów możemy poznać po ich ostro zarysowanych brzegach i po coraz to nowych wieżycach wystrzelających ku górze.

Jeśli różnica temperatur między dolnymi a górnymi warstwami powietrza jest silnie zaznaczona, a zatem jeśli równowaga chwiejna sięga w głąb troposfery, wówczas pęcherze ciepłego powietrza wznoszą się bardzo wysoko, cumulusy piętrzą się potężnie by wreszcie osiągnąwszy poziom zarodników lodowych, przeistoczyć się w chmury kłębiasto-opadowe (cumulonimbusy). Z chmur tych od czasu do czasu padają krótkotrwałe, obfite opady zwane **przelotnymi.** Gdy chmura kłębiasto-opadowa rozrośnie się wyjątkowo silnie (do wysokości 4 — 5, a nawet do 10 km), to przeistacza się w chmurę burzową, której poza obfitymi opadami przelotnymi towarzyszą silne wyładowania elektryczne (Rys. 1). Chmury kłębiasto-opadowe (Cb) pnąc się ku górze, przebijają się przez mniej lub więcej silne warstwy zaporowe i wówczas wskutek przyhamowywania prądów wstępujących część masy chmurowej rozpływa się na boki, tworząc różnego rodzaju chmury (Ci, Ac, Se itp.). Chmury te po rozpadnięciu się cumulonimbusa nie zanikają, lecz wędrują w odosobnieniu po niebie. Chmury kłębiasto-opadowe to prawdziwe „fabryki chmur", z których pochodzi większość chmur występujących poza frontami chłodnymi i okluzjami o charakterze chłodnym.



Chmura burzowa.

U spodu przedniej części chmur burz frontowych (szczególnie frontu chłodnego) tworzy się często charakterystyczne jaśniejsze pasmo zwane kołnierzem burzowym w otoczeniu, którego ruchy kręte są niezwykle gwałtowne. Poniżej podstawy burzowych chmur kłębiasto-opadowych tworzą się często niskie poszarpane chmury złej pogody (Fb). Zauważmy jeszcze, że jeśli z chmury kłębiasto-opadowej nie występuje opad, wówczas spód jej przybiera często charakterystyczny wygląd gronowy. Świadczy on o tym, że wewnątrz chmurowe prądy opadające zetknęły się u podstawy chmury z podchmurowymi prądami wstępującymi, które podwinęły niejako smugi opadowe, tworząc charakterystyczne zwisające grona.

Każdej chmurze burzowej nie zależnie od jej typu, towarzyszą wszystkie lub tylko niektóre z omówionych poniżej charakterystycznych zjawisk.

1. **Wiatr,** przed nadejściem burzy jest zwykle łagodny lub najwyżej umiarkowany. W miarę zbliżania się burzy przybiera on na sile (dochodząc do 15 — 25 i więcej m/sek) i staje się jednocześnie porywisty. Podczas przejścia burzy zmienia gwałtownie kierunek (szczególnie przy burzach frontowych).

2. **Prądy pionowe** wynoszą przeciętnie wokół chmury około 3 — 6 m/sek, a nawet osiągają wartość 25 i więcej metrów na sekundę, przy czym przejście od prądów wstępujących do opadających i na odwrót odbywa się raptownie. Na ogół w przedniej części chmury burzowej przeważają prądy wstępujące, a w tylnej opadające (Rys. 2).

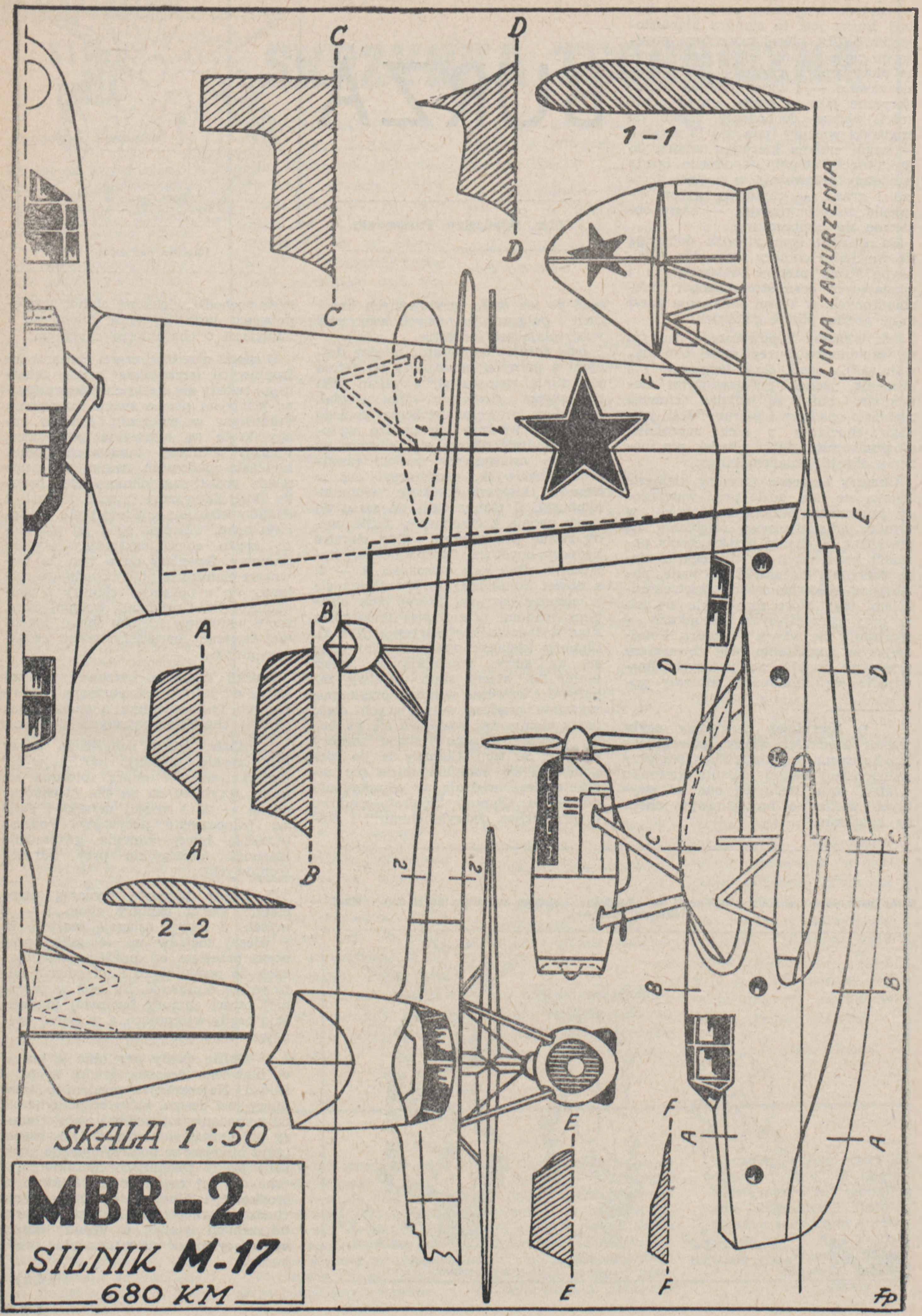
3. **Obfite opady** przelotne w postaci ulewnego deszczu, gradu, krupy i śniegu. Najczęstszym opadem podczas burzy jest deszcz, który rozpoczyna się od wypadania z przedniej części chmury pojedyńczych bardzo dużych kropel (gdyż mniejsze są podtrzymywane przez silne prądy wstępujące charakterystyczne dla tej części chmury), które w środkowej i tylnej części chmury przechodzą równocześnie ze szkwałowym uderzeniem wiatru, w ulewny deszcz opadający na ziemię z niezwykłą prędkością.

(c.d.n.)

*) **Nawałnicą** nazywamy **nagły** wzrost prędkości wiatru, powodujący przekroczenie prędkości 15 m/sek przy jednoczesnej **nagłej** zmianie kierunku wiatru, czym różni się ona od zwykłych wichur o huraganowym choćby natężeniu.

Fazy rozwojowe chmury kłębiastej — od śnieżno - białego cumulusa do ciemno - sinej chmury burzowej.





C
D
1-1
LINIA ZANURZENIA
F
E
D
C
B
A
2-2
SKALA 1:50
MBR-2
SILNIK M-17
680 KM
FP

MODEL REDUKCYJNY
MBR-2

W cyklu modeli redukcyjnych reprodukujemy w niniejszym numerze plan wodnosamolotu radzieckiego MBR 2. Skrót literowy oznacza, że jest to samolot wywiadowczy bliskiego zasięgu (Morskoj bliżnij razwiedczik). Latająca łódź MBR-2 konstrukcji inż. Błochawładina wykonana jest całkowicie z metalu. Na wieżyczce zamocowany jest jeden dwunastocylindrowy silnik M-17 o mocy 680 KM, który napędza śmigło pchające. Załogę samolotu stanowi pięciu ludzi. Rozpiętość 20 m, długość 13,2 m, szybkość 210 — 240 km/godz, zasięg 1 200 km.

Samolot ten był użytkowany w lotnictwie wojskowym ZSRR do roku 1939 ustępując później miejsca wodnopłatom nowszej konstrukcji.

Uzupełniając kolekcję modeli redukcyjnych warto mieć również i ten model wodnopłata, który odznacza się oryginalnymi kształtami oraz jest ciekawym już dzisiaj dokumentem z historii bratniego lotnictwa radzieckiego.

Wykonawcom modelu należy zwrócić uwagę na kilka szczegółów, a mianowicie: silnik posiada kształt „V", jest jedynie okapotowany osłona aerodynamiczną; oryginalnym kolorem samolotu jest błyszczące aluminium; znaki przynależności państwowej — czerwone; gotowy model najlepiej się prezentuje gdy kadłub spoczywa na podstawkach, wówczas model zachowuje takie położenie, jakie ma stojąc na wodzie. Również i ten model budując dla celów wystawowych należy powiększyć dwukrotnie, otrzymując skalę 1:25.

UWAGA MODELARZE REDUKCYJNI

Prosimy o nadsyłanie na adres redakcji swoich projektów odnośnie zamieszczania planów modeli redukcyjnych.

Jakie maszyny chcielibyście budować?

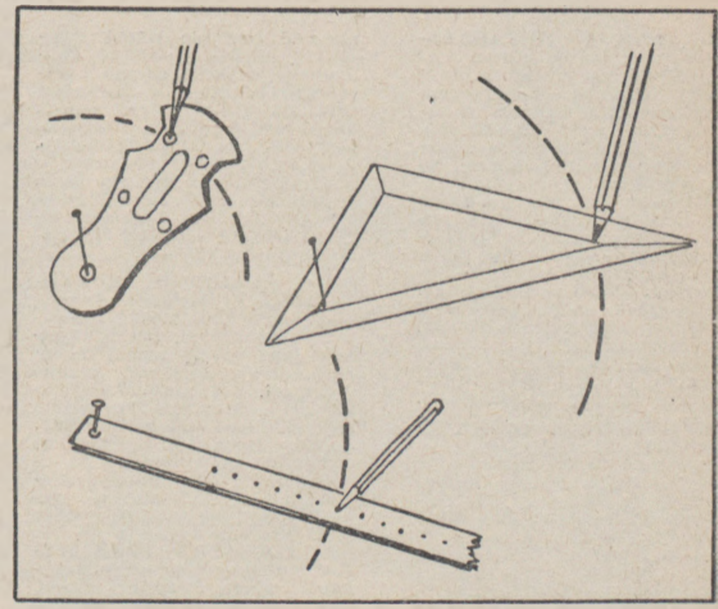
Redakcja w miarę możliwości postara się spełnić wszystkie Wasze życzenia.

P. E.

Kącik wymiany doświadczeń

Co zrobić, gdy potrzeba wykreślić duże koło czy wycinek kołowy, a nie dysponujemy odpowiednim cyrklem? Na rysunku przedstawiono trzy doraźne sposoby wykreślania koła. 1) przy pomocy ostrzynki do ołówka — wykorzystując otwory, 2) przy pomocy trójkąta i 3) przy pomocy listewki, na której wywiercono kilka otworów. Czy nie proste?

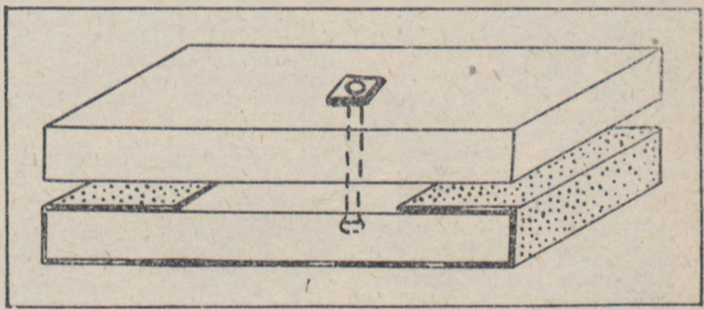
J. S.



*

Wygodną oprawkę do paska papieru ściernego można wykonać posługując się załączonym wzorem. Oprawa ta ma tę przewagę nad ręcznym czyszczeniem szklakiem, że uzyskujemy gładką powierzchnię czyszczonego przedmiotu, podczas gdy przy obróbce ręką kanty przedmiotu (np. listewek) ulegają zaokrągleniu i w rezultacie dana część nie jest właściwie obrobiona.

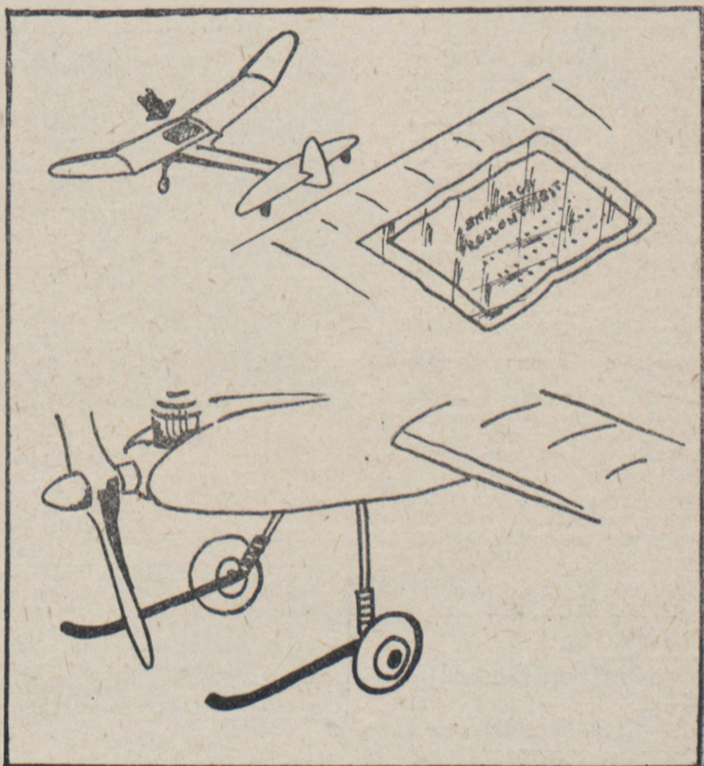
Tadeusz Sochacki
Warszawa,
Miedziana 4a m. 43



Jednym ze środków zabezpieczających przed zaginięciem modelu jest kartka wyraźnie napisana i naklejona na którejkolwiek części modelu. Jednak podczas częstych startów kartka taka ulega zamazaniu (szczególnie w modelach silnikowych, gdzie mieszanka paliwa opryskuje model) i w rezultacie znalazca nie ma możliwości dostarczenia zguby pod odpowiedni adres. Przed ta ewentualnością można się doskonale zabezpieczyć naklejając na kartkę z adresem modelarza odpowiedni kawałek przezroczystego celofanu. Na przykładzie umieszczono kartkę na tego rodzaju „pokrowcu" na widocznym miejscu na wierzchniej stronie skrzydeł.

Szkolne modele na uwięzi bardzo lubią łamać pieczołowicie wykonywane śmigła. Pewnym zabezpieczeniem przed kapotażem i uszkodzeniem śmigła mogą być dwa druty domontowane do podwozia i wystające przed śmigło. Urządzenie zresztą stare jak świat i znane konstruktorom pierwszych samolotów, ale warto popróbować i na modelach na uwięzi.

A. T.



POCZTA LOTNICZA

Kol. **ALICJA DOMAGALSKA** z Sopot już od dawna marzy o tym, aby zostać w przyszłości lotniczką. Obecnie ma ukończone 15 lat i prosi o radę co ma robić. Koleżanko, przede wszystkim musicie zapisać się do Ligi Lotniczej, bo bez tego nie uda Wam się niczego osiągnąć. Następnie już jako aktywny członek LL należy złożyć podanie o przyjęcie najpierw na teoretyczny, a potem na praktyczny kurs szybowcowy. Zaznaczamy tylko, że będziecie mogli to zrobić dopiero po ukończeniu 16 lat. W ramach LL przejdziecie wyszkolenie szybowcowe oraz silnikowe i w ten sposób Wasze cele zostaną zrealizowane.

Kol. **ANDRZEJ ZĄBEK** z Brzeźnicy ma zmartwienie — chce zostać konstruktorem, ale nie wie w jaki sposób można to osiągnąć. Kolego, jeśli macie już ukończone 9 klas szkoły podstawowej, to powinniście złożyć podanie o dopuszczenie do egzaminów w Liceum Mechaniczno - Lotniczym (informacje zostały zamieszczone w n-rze 29 SiM-u z br.), a następnie po ukończeniu tego Liceum odbyć studia na Wydziale Lotniczym Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie, albo na Politechnice Wrocławskiej.

Kol. **„LOTNICZA STRZAŁA"** zapytuje, czy brakujące trzy zęby mogą spowodować nieprzyjęcie na kursy szybowcowe, a potem w przyszłości do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Przeszkodzić, to Wam nie przeszkodzą, ale radzimy wstawić je jak najprędzej, bo to powiększy Wasze szanse przyjęcia.

Kol. **„P-24"** z Warszawy pyta czy redakcja będzie drukowała na łamach swojego czasopisma dalszy ciąg cyklu „Samoloty minionej wojny". Kolego, cykl ten został zakończony i na razie nie mamy zamiaru prowadzić go dalej. Nie możemy Wam również przesłać planów i opisów samolotów włoskich, niemieckich i japońskich.

Brakujące numery SiM-u, o które Wam chodzi można nabyć w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej" — Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. **JAN WOJTKIEWICZ** z Białogardu chce złożyć w bieżącym roku podanie o przyjęcie na kurs szybowcowy, boi się jednak jednego, nie jest do tej pory członkiem Ligi Lotniczej, a na terenie jego miejsca zamieszkania nie ma podobno żadnego Koła LL. Kolega Janek prosi więc w związku z tym o adres najbliższego koła LL w jego okręgu. W sprawie tej musicie się zwrócić do Zarządu Wojewódzkiego LL — Szczecin, Al. Wojska Polskiego 60, względnie do nowoorganizującego się Zarządu Wojewódzkiego w Koszalinie (dawniejszy Zarząd Oddziału).

Jeśli chodzi o samo założenie Koła, to sprawa wygląda w ten sposób — należy zorganizować zebranie wśród miejscowej młodzieży, spisać kandydatów, wybrać zarząd i zarejestrować Koło w Zarządzie Oddziału LL, który winien znajdować się również w Białogradzie, że względu na to, że miasto to jest powiatowe.

W pracy Koła pomogą Wam wskazówki z Zarządu Powiatowego LL oraz nasze czasopisma lotnicze — SiM i Skrzydlata Polska.

Kol. **TADEUSZ MODZELEWSKI** z Ostrowca Świętokrzyskiego chce zostać mechanikiem lotniczym, nie wie jednak jaką szkołę należy ukończyć, żeby osiągnąć zamierzony cel. Radzimy Wam starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego (Warszawa, Hoża 88), gdzie jest przyjmowana młodzież po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej. Dokładne warunki przyjęcia zostały podane w 29 numerze SiM-u z br.

Kol. **POCZĄTKA FRANCISZKA** z Cieszyna prosimy o podanie szczegółowego adresu, który umożliwiłby nawiązanie z nim bezpośredniego kontaktu.

Kol. **„KRZYWOOKI"** z Poznania prosi o adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich w województwie poznańskim. Adres jest następujący: Poznań, Wały Jana III Nr12.

Kol. **KIERZAK FRANCISZEK** z Wojborza pyta, jakie trzeba mieć wykształcenie, żeby zostać przyjętym do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Kolego, wymagane wykształcenie zależy od obranych specjalności i waha się od 7 klas szkoły podstawowej do świadectwa maturalnego. Najniższe wymagane jest na podoficerski kurs strzelców pokładowych i radiotelegrafistów — najwyższe musi mieć kandydat do szkoły oficerów rezerwy.

Kol. **GZIK MIECZYSŁAW** z Częstochowy chce natomiast dostać się do Technicznej Szkoły Lotnictwa i pyta, czy zasadniczym warunkiem przyjęcia jest duża matura. Kolego, podobnie jak w OSL wymagane wykształcenie waha się od 7 klas dla podoficerskiego kursu mechaników lotniczych do matury dla oficerskiego kursu techników rezerwy. Nauka w szkole trwa zasadniczo 3 lata.

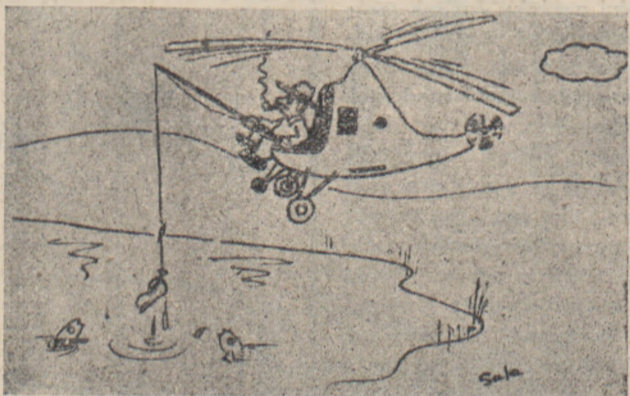
Podanie o przyjęcie i wszystkie formalności z tym związane załatwia się za pośrednictwem Rejonowej Komendy Uzupełnień.

Kol. **RADLAK JAN** ze Śnieżkowic zdał egzamin do Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego i obecnie chce się dostać do internatu w Leśnej Podkowie. Kolego, Liceum Mechaniczno - Lotnicze nie ma internatu, bowiem ten, który jest w Leśnej Podkowie podlega szkolnictwu zawodowemu i o przyjęcie do niego może się starać każdy uczeń szkoły zawodowej. W związku z tym jest bardzo silny napływ chętnych, dlatego macie małe szanse dostania się — radzimy jednak nie rezygnować i rozpocząć starania.

Kol. **KAMIŃSKI JAN** z Tomaszowa Mazowieckiego chce się jeszcze w tym roku dostać na teoretyczny kurs szybowcowy. Kolego, jest to niestety obecnie niemożliwe, ponieważ wszystkie kursy teoretyczne odbywały się zasadniczo w miesiącach zimowych. W bieżącym roku będziecie mogli tylko złożyć podanie o przyjęcie na następny sezon. Przy okazji zaznaczamy, że zasadniczym warunkiem przyjęcia jest aktywna praca w szeregach Ligi Lotniczej.

Kol. **KOZAJDA JERZY** z Ozorków prosi o adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich. Jest on następujący — Warszawa, ul. Marszałkowska 62/75.

Należy jednak pamiętać o jednym, pierwszeństwo mają zamówienia zbiorowe, wysyłane za pośrednictwem modelarni, w której się pracuje.



Ułatwiajmy sobie życie...

Uwaga Czytelnicy!

Następny bogato ilustrowany numer SiM-u ukaże się na Święto Lotnictwa z datą 15 — 29 sierpnia

W TECHNICE ROTOGRAWIUROWEJ

Na zdjęciu na okładce:

Desant spadochronowy.

Zdjęcie radzieckie

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45. Adres Kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł. kwartalnie — 220 zł, półrocznie — 420 zł, rocznie — 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1302 B-118695

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem